

Technická univerzita v Liberci

Fakulta přírodovědně-humanitní a pedagogická

Katedra: geografie

Studijní program: Geografie

Studijní obor: Aplikovaná geografie

DOPRAVNÍ SITUACE A OBSLUŽNOST OBCÍ FRÝDLANTSKÉHO VÝBĚŽKU

TRAFFIC SITUATION AND TRANSPORT SERVICES OF THE FRYDLANTSKÝ VÝBĚŽEK REGION

Bakalářská práce: 11-FP-KGE-018

Autor:

Zuzana KVAPILOVÁ

Podpis:

Adresa:

Letná 431

460 01, Liberec 12

Vedoucí práce: RNDr. Tomáš Vágai

Počet

Stran	slov	obrázků	tabulek	pramenů	příloh
66	12 209	10	11	27	0

V Liberci dne: 28.4.2011

Čestné prohlášení

Název práce: Dopravní situace a obslužnost obcí Frýdlantského výběžku
Jméno a příjmení autora: Zuzana Kvapilová
Osobní číslo: P08000018

Byl/a jsem seznámen/a s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména § 60 – školní dílo.

Prohlašuji, že má bakalářská práce je ve smyslu autorského zákona výhradně mým autorským dílem.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé bakalářské práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li bakalářskou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím bakalářské práce a konzultantem.

Prohlašuji, že jsem do informačního systému STAG vložil/a elektronickou verzi mé bakalářské práce, která je identická s tištěnou verzí předkládanou k obhajobě a uvedl/a jsem všechny systémem požadované informace pravdivě.

V Liberci dne: 28.4.2011

Zuzana Kvapilová

Poděkování

Ráda bych poděkovala všem, kteří mi při vzniku bakalářské práce pomáhali. Konkrétně vedoucímu práce RNDr. Tomáši Vágaiovi za jeho trpělivost, odborné vedení a poskytnuté cenné rady, Michalu Martincovi a Ing. Jaroslavu Kadlecovi za poskytnutá potřebná data. Samozřejmě také rodině a blízkým, za podporu po celou dobu studia.

DOPRAVNÍ SITUACE A OBSLUŽNOST OBCÍ FRÝDLANTSKÉHO VÝBĚŽKU

Anotace

Bakalářské práce Dopravní situace a obslužnost obcí Frýdlantského výběžku je rozdělena do dvou hlavních částí. V první části se zabývá vývojem dopravní sítě Frýdlantského výběžku. Od jejího úplného začátku, přes současnost až do budoucnosti v roce 2013, která je plánována Odborem dopravy Libereckého kraje a odborem Územního plánování Libereckého kraje. Druhá část bakalářské práce se zabývá dopravní obslužností Frýdlantského výběžku, která je stejně jako dopravní situace rozpracována ve třech časových pochodech (minulost, přítomnost a budoucnost). Bakalářská práce je vypracována jako zhodnocení a shrnutí dopravní infrastruktury a dopravní obslužnosti území Frýdlantského výběžku.

Klíčová slova: silniční síť, železniční síť, dopravní obslužnost, ORP Frýdlant

Annotation

The Bachelor thesis 'Traffic situation and transport services of the Frydlantský výběžek region' is divided into two main parts. In the first part, the thesis inquires into the progress of the traffic network since its very beginning, through the present and into the future (year 2013) till when the Department of transportation of the Regional office of the Liberec region and the Department of Area planning of the Regional office of the Liberec region have plans. Second part of the thesis treats of the traffic accessibility of Frydlantský výběžek region and it is divided into same three intervals (past, present, future) as the first part. The Bachelor thesis is conceived as a summary and an evaluation of the traffic network and the traffic accessibility of Frydlantský výběžek region.

Key words: road network, railway network, traffic accessibility, Frýdlant region

Obsah

SEZNAM GRAFICKÝCH PŘÍLOH, TABULEK A GRAFŮ

SEZNAM ZKRATEK

1. Úvod.....	- 9 -
2. Cíle.....	- 10 -
3. Metody	- 11 -
4. Rešerže vybraných zdrojů.....	- 12 -
5. Charakteristika území	- 14 -
6. Geografie dopravy	- 16 -
6.1. Silniční doprava.....	- 16 -
6.2. Železniční doprava	- 17 -
7. Hodnocení dopravní sítě	- 18 -
8. Typy dopravních sítí	- 22 -
9. Fáze vývoje komunikačních sítí.....	- 26 -
10. Hodnocení dopravní sítě Frýdlantského výběžku.....	- 28 -
11. Vývoj dopravní situace v historické perspektivě	- 31 -
11.1. Silniční síť.....	- 31 -
11.2. Železniční síť.....	- 32 -
12. Zhodnocení dopravní infrastruktury Frýdlantského výběžku - dnešní situace	- 34 -
12.1. Silniční síť	- 34 -
12.1.1. Silnice I. třídy.....	- 34 -
12.1.2. Silnice II. třídy	- 35 -
12.1.3. Ostatní komunikace	- 35 -
12.2. Železniční síť	- 35 -
13. Záměry pro rozvoj a obnovu dopravní infrastruktury	- 38 -
13.1. Dlouhodobě plánované rekonstrukce - Silniční infrastruktura.....	- 38 -
13.1.1. Silnice I. třídy.....	- 38 -
13.2. Dlouhodobě plánované rekonstrukce -Železniční infrastruktura	- 39 -
13.3. Plánované opravy po povodních v roce 2010.....	- 39 -

14. Dopravní obslužnost.....	- 42 -
14.1. Zajištění dopravní obslužnosti na území Frýdlantského výběžku.....	- 42 -
15. Korigování dopravy.....	- 43 -
16. Hodnocení dopravní obslužnosti.....	- 44 -
17. Zajištění dopravní obslužnosti v minulosti	- 45 -
17.1. Autobusové spoje	- 45 -
17.2. Vlakové spoje	- 47 -
18. Zajištění dopravní obslužnosti v současnosti - dle obcí.....	- 49 -
18.1. Dopravní obslužnost obcí zajištěná po celý týden autobusem i vlakem.....	- 51 -
18.2. Dopravní obslužnost obcí zajištěná po celý týden pouze autobusem.....	- 52 -
18.3. Dopravní obslužnost obcí zajištěná ve všední dny autobusem i vlakem a o víkendu pouze vlakem.....	- 54 -
19. Zajištění dopravní obslužnosti v současnosti - jednotlivé linky, počet cestujících ...	- 56 -
19.1. Autobusové spoje	- 56 -
19.2. Vlakové spoje	- 56 -
20. Vyjíždka za prací a do škol z obcí Frýdlantského výběžku.....	- 58 -
21. Zajištění dopravní budoucnosti v budoucí perspektivě.....	- 60 -
22. Závěr.....	- 62 -
23. Zdroje dat	- 64 -
23. 1. Tištěné zdroje	- 64 -
23. 2. Internetové zdroje	- 64 -
23. 3. Rozhovory	- 66 -

Seznam grafických příloh, tabulek a grafů

Obrázky

Obr. č. 1	Správní obvod ORP Frýdlant	14
Obr. č. 2	Polycentrická dopravní síť	22
Obr. č. 3	Víceosá dopravní síť	23
Obr. č. 4	Polycentrická dopravní síť	24
Obr. č. 5	Monocentrická dopravní síť	24
Obr. č. 6	Odotropní dopravní síť	25
Obr. č. 7	Stádia vývoje železniční sítě	27
Obr. č. 8	Silniční infrastruktura Frýdlantského výběžku	34
Obr. č. 9	Železniční infrastruktura Frýdlantského výběžku	36
Obr. č. 10	Škody na majetku v obcích Frýdlantského výběžku	40

Tabulky

Tabulka č. 1	Vývoj objemu dopravy autobusového spoje Frýdlant - Dětrichov - Heřmanice	45
Tabulka č. 2	Vývoj objemu dopravy autobusového spoje: Frýdlant - Bulovka, Dolní Oldříš - Habartice	46
Tabulka č. 3	Vývoj objemu dopravy autobusového spoje: Frýdlant - Raspenava - Hejnice - Láz. Libverda - Nové Město pod Smrkem	47
Tabulka č. 4	Průměrný denní počet prodaných jízdenek ve Frýdlantu	47
Tabulka č. 5	Zajištění dopravní obslužnosti - ORP Frýdlant	49
Tabulka č. 6	Obce ORP Frýdlant obsluhované autobusem i vlakem	50
Tabulka č. 7	Obce ORP Frýdlant obsluhované pouze autobusem	52
Tabulka č. 8	Obce ORP Frýdlant obsluhované o víkendu pouze autobusem	54
Tabulka č. 9	Autobusové trasy Frýdlantského výběžku, počet spojů, km a přepravených osob	56
Tabulka č. 10	Průměrný denní počet prodaných jízdenek ve Frýdlantu	57

Tabulka č. 11	Vyjíždka z obcí za prací a do škol	58
---------------	------------------------------------	----

Grafy

Graf č. 1	Průměrný denní počet přepravených ve Frýdlantu	48
Graf č. 2	Počet autobusových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů	51
Graf č. 3	Počet vlakových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů	51
Graf č. 4	Počet autobusových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů	54
Graf č. 5	Počet vlakových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů	55

Seznam zkratek

AGTC	Evropská dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících objektech
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSAD	Česká státní autobusová doprava
ČSÚ	Český statistický úřad
IDOL	Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje
IDOS	Integrovaný dopravní systém
KORID LK	Koordinátor dopravy Libereckého kraje
KÚLK	Krajský úřad Libereckého kraje
NA	Nákladní automobil
OA	Osobní automobil
ORP	Obec s rozšířenou působností
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic

1. Úvod

Silniční infrastruktura byla v roce 2010 velmi ovlivněna ničivými povodněmi, které zasáhly téměř celé území Frýdlantského výběžku. Aby byla infrastruktura znovu uvedena alespoň do původního stavu, je zapotřebí získání dostatečných finančních prostředků, které jsou rozdělovány krajem nebo získávány z mimořádných sbírek, jako tomu bylo právě v roce 2010 (vzniklo speciální konto, díky kterému se podařilo získat velké množství finančních prostředků na potřebné opravy).

Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje však řeší dopravní situaci neustále. Tedy i ve chvílích, kdy není území poničeno hrozivými katastrofami. Dopravní infrastruktura je v oblasti Frýdlantského výběžku v porovnání s Libereckým krajem na velmi špatné úrovni. Úroveň je dána „atraktivností“ lokality - území se řadí do příhraniční a zároveň periferní oblasti Libereckého kraje. Ale také vysokým počtem silnic III. třídy, které v území jednoznačně převažují. Ani železniční síť není v poměru k Libereckému kraji nebo České republice na vysoké úrovni. V oblasti Frýdlantského výběžku jsou tři železniční tratě a pouze jedna (037 (Liberec -) Frýdlant - Černousy) je mezinárodního významu. Na ostatních železničních tratích je velmi pomalá přeprava, z důvodu velkého počtu zastávek, která při výběru mezi autobusovou a železniční dopravou odrazuje. Kvalita železniční sítě v oblasti Frýdlantského výběžku je také na nižší úrovni, jelikož regionální tratě 038 Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem a 039 Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem jsou pouze jednokolejné.

Práce se zabývá vyhodnocením dopravní infrastruktury a obslužnosti obcí v časové perspektivě. V dopravní situaci jsou využita data od 14. století do roku 2013. V dopravní obslužnosti data od roku 2002 do roku 2012.

V bakalářské práci je prostor pro teoretickou část, ale také pro vlastní vyhodnocení daného území a porovnání s doloženými informacemi.

2. Cíle

Cílem práce je zhodnocení dopravní situace Frýdlantského výběžku. Porovnání dopravní infrastruktury z minulosti, přítomnosti a pomocí prognóz, které vypovídají o pravděpodobném vývoji v budoucnosti.

Zhodnocení četnosti dopravních spojů v oblastech vzdálenějších od Frýdlantu - tedy v oblastech, které jsou velmi závislé na hromadné dopravě kvůli zaměstnání a školní docházce. Dopravní spoje budou zhodnoceny pro autobusovou i vlakovou dopravu.

3. Metody

Aby byly správně dosaženy zadané cíle bakalářské práce, bylo zapotřebí využití několika metod.

Nejdůležitější metodou bylo studium české literatury, kterou se zabývají například autoři: Marada, 2010; Brinke, 1992 nebo Čebra, 2004 popisující geografickou organizaci v Česku - základní ukazatele a charakteristiky, ale také teoretické principy. Zahraniční odbornou literaturu zastupuje Rodrigue et al., 2009, který podrobně popisuje dopravní geografii v celkových dopravních systémech. Z elektronických zdrojů byly pro zpracování nejdůležitější strategické dokumenty územního rozvoje vydané Krajským úřadem Libereckého kraje.

Dalším faktorem ke zhodnocení dopravní situace bylo vyhodnocení dopravní komunikace I/13 Frýdlantského výběžku na základě výpočtu klikatosti dané komunikace a také hustoty dopravní infrastruktury celého Frýdlantského výběžku. Vypočítané na základě plochy území a délky komunikací.

Ke zhodnocení dopravní obslužnosti obcí byla využita data z Českého statistického úřadu, Krajského úřadu Libereckého kraje - Odbor dopravy, konkrétně Analýza stavu dopravy Libereckého kraje 2010, nebo Doprava Libereckého kraje 2010. Dále pak data vydaná Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky.

Z mapových výstupů byl popsán a vyhodnocen stav dopravních sítí jak v historické perspektivě tak i současný stav, ale také její uspořádání.

Sumarizací dostupných materiálů a mapových výstupů bylo zhodnoceno sledované zájmové území z dostupných zdrojů. Zhodnocení také proběhlo z vlastního pohledu z informací, které byly práci dostupné.

4. Rešerže vybraných zdrojů

- ❖ **ANDĚL, R.; KARPAŠ, R. (2002):** *Frýdlantsko: Minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002. ISBN 80-86424-18

Publikace podrobně popisuje Frýdlantský výběžek, ze všech možných hledisek. Jedná se o nejlépe zpracované dílo daného území v současnosti. V první části publikace je kladen důraz na podrobný popis a rozbor celého území. Velká část je věnována podrobné historii celého území zaměřené na různá odvětví. Jednotlivé obce jsou také podrobně popisovány spolu se svými charakteristikami.

- ❖ **BRINKE, J. (1999):** Úvod do geografie dopravy, 1. vydání, Praha Karolinum, 107 s.

Kniha byla poprvé vydána již v roce 1992, jako studijní materiál pro studenty Karlovy univerzity v Praze. V publikaci jsou dostupné informace o obecném vývoji geografie, postavení ve společnosti nebo funkci v rámci celého světa. Nechybí ani metody popisující jednotlivé charakteristiky dopravních komunikací a znaky, na základě kterých je možné vyhodnotit jednotlivé dopravní sítě.

- ❖ **DOPRAVA V LIBERECKÉM KRAJI (2010):** Liberec, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, 78 s. [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://doprava.kraj-lbc.cz/DOPRAVA-2010>>.

Publikace Doprava v Libereckém kraji je Odborem dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje vydávána každý rok. Data jsou postupně aktualizována a vztahována přímo k situaci v daném roce. Publikace podrobně popisuje kvalitu a stav dopravní infrastruktury na území celého Libereckého kraje. Data jsou zpracovávána souborem analytických a terénních podkladů za jednotlivé okresy a jsou mezi sebou navzájem porovnávány. K dispozici jsou také informace počítající s plánovanými projekty.

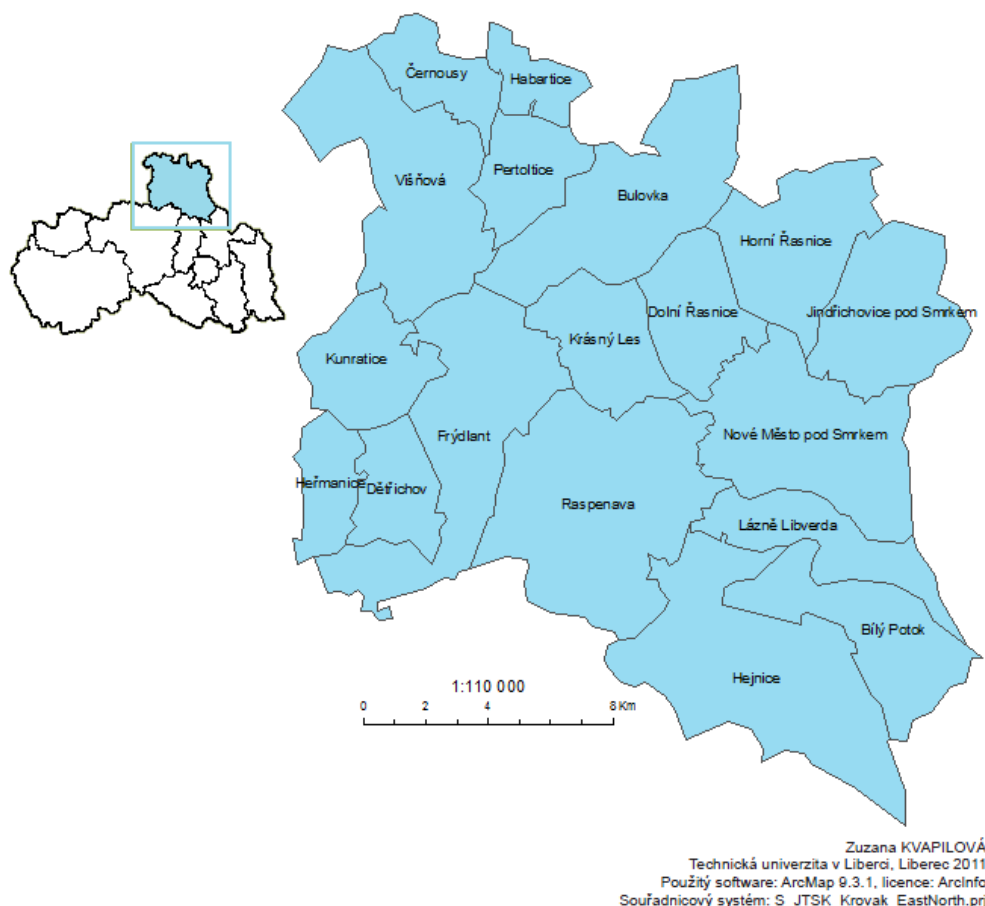
- ❖ **VÁŠKO T., PODZIMKOVÁ, J. (2010):** Územně analytické podklady Libereckého kraje pro rozbor udržitelného rozvoje území [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: < <http://www.kraj-lbc.cz/public/oupst/PRURU.pdf> >.

Tato publikace je zpracovávána Odborem územního plánování Krajského úřadu Libereckého kraje. Informace, které jsou k dispozici, jsou zaměřeny na všechny obory, kterými se Krajský úřad zabývá. Zaměření je kladeno jednak na současný stav, ale také na plány do budoucnosti, které by mohly přispět k rozvoji území celého Libereckého kraje.

5. Charakteristika území

Obr. 1 - Správní obvod ORP Frýdlant

Správní obvod ORP Frýdlant



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

ORP Frýdlant velmi dobře charakterizoval Český statistický úřad (ČSÚ, 2010):

Správní obvod obce s rozšířenou působností Frýdlant, se nachází v nejsevernější části Libereckého kraje v tzv. Frýdlantském výběžku. Rozlohou 349 km² je třetím největším a zároveň nejméně zalidněným správním obvodem Libereckého kraje (71,3 obyvatel na 1 km²). Zaujímá 11,0 % celkové rozlohy kraje. Ze tří stran (západ, sever a východ) hraničí s Polskem a na jižní straně jsou jeho sousedy správní obvody obcí s rozšířenou působností Liberec, Jablonec nad Nisou a Tanvald.

Na území správního obvodu Frýdlant se nachází 18 obcí, z toho čtyři se statutem města (Frýdlant, Hejnice, Nové Město pod Smrkem a Raspenava). Území je rozděleno do celkem 34 katastrů.

Ve správním obvodu Frýdlant ke konci roku 2008 žilo 24 888 obyvatel, tj. 5,7 % obyvatel Libereckého kraje. Průměrný věk obyvatel správního obvodu ke konci roku 2008 dosáhl 39,0 let, což je druhá nejnižší hodnota v kraji za správním obvodem Česká Lípa. Nejmladší obyvatelstvo žilo v roce 2008 v obci Habartice, průměrný věk zdejších obyvatel dosáhl 36,4 let a naopak s nejstarší populací správního obvodu Frýdlant se setkáme v Jindřichovicích pod Smrkem, a to v průměrném věku 42,7 let.

Z hlediska pracovních příležitostí je Frýdlantský výběžek uzavřený region. Z důvodu nízkého počtu pracovních příležitostí do ORP Frýdlant nedojíždí za prací významná skupina obyvatel z okolí. Většina ekonomicky aktivních obyvatel však vyjíždí každý den ze své obce za prací do jiných obcí v okolí. Nejčastěji je jejich cílem město Frýdlant nebo obec Hejnice (viz kapitola 19).

Zemědělská půda představuje více než 45 % celkové rozlohy správního obvodu, nezemědělskou půdu tvoří především lesní pozemky (téměř 48 % výměry území). Oblast Frýdlantského výběžku je zařazena do Žitavského bioregionu, který tvoří mírná pahorkatina zasahující až pod Jizerské hory, jejichž část se rozkládá v jižní části správního obvodu. Zde se také nalézá nejvyšší hora Jizerských hor Smrk (1 124 m n.m.).

V chráněné krajinné oblasti Jizerské hory se nachází řada maloplošných přírodních rezervací a památek. Pro toto území jsou typické bučiny a rašeliniště. Celým územím správního obvodu napříč protéká řeka Smědá, kolem které se vyskytuje mnoho vzácných a ohrožených živočichů. Významnými lesními komplexy jsou Poustecká obora s několika lesními rybníky a oblast v okolí vrchu Chlum, vyhlášená jako Přírodní park Peklo. Poněkud odlišnou faunu lze nalézt v opuštěné části pískoven v okolí Horní Řasnice.

Frýdlantsko je pro potenciální turisty zajímavým výletním cílem jak z hlediska historických a kulturních památek, tak i svými přírodními krásami. Je totiž krajem polí, lesů a luk, alejí starých stromů a krajem, kde se střetává kultura lužickosrbská s německou a německá s českou. Celý správní obvod je protkán značenými turistickými cestami a cyklostezkami, které překračují i přes hranice a pokračují na území Polska. Kromě toho je především oblast Jizerských hor oblíbeným cílem milovníků zimních sportů, kteří zde využívají upravované běžecké stopy Jizerské magistrály.

6. Geografie dopravy

Doprava představuje jednu z nejrozsáhlejších sfér ekonomiky a podle svého významu a úlohy v národním hospodářství je rovnocenným partnerem průmyslu a zemědělství. Již od počátku existence lidstva hraje doprava v lidské společnosti důležitou úlohu, která se společně s rozvojem stává podstatnější. Cílem dopravy je přeprava osob, materiálů a informací (BRINKE, 1999). Moderní doprava umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, službám, surovinám, pracovním příležitostem. Různé druhy dopravy se historicky rozvíjely nerovnoměrně, a to spíše pod vlivem ekonomicko-obchodních aspektů. (ŠKAPA, 2007)

Geografie je systém přírodních, společenských a technických věd studujících přírodní a socioekonomické teritoriální komplexy krajinné sféry, jejich složky a jejich vzájemné vztahy v prostoru a čase. (DEMEK, 1980)

Dopravní geografie zachycuje, snaží se analyzovat, optimalizovat a aplikovat poznatky na pohyb lidí, zboží a informací. Usiluje o propojení prostorových omezení s atributy a původem, cílem, rozsahem, povahou a účelem pohybu. (RODRIGUE et al., 2009)

6.1. Silniční doprava

Nejvýznamnější složkou silniční dopravy je doprava automobilová, která patří k nejmladším a nejrychleji se rozvíjejícím odvětvím dopravy. Automobilová doprava se v posledních letech stává jednoznačně nejoblíbenějším stylem dopravy. (BRINKE, 1999) Příkladem toho je i fakt, že v roce 2009 bylo v České republice registrováno 4,4 milionů automobilů. Oproti roku 1990 stoupl tento počet o celých osmdesát procent. (NOVÁK, 2010)

Automobilová doprava zajišťuje přepravu nákladů a osob převážně na krátké vzdálenosti, ale má rozhodující podíl na objemu světové nákladní i osobní přepravy. (BRINKE, 1999)

Do silniční dopravy byla zařazena autobusová doprava, která je velmi důležitá pro přepravu osob na krátké i dlouhé vzdálenosti. Autobusová doprava je využívána pro každodenní přepravu, ale také pro jednorázové účely.

6.2. Železniční doprava

Ve světovém dopravním měřítku se uplatňuje především v přepravě nákladů, zejména hromadných materiálů na střední a velké vzdálenosti, a to jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní dopravě.

Česká republika patří k zemím, které mají jednu z nejvyspělejších železnic (BRINKE, 1999). Rozvoj železnic souvisí s rozvojem průmyslu na začátku 19. století, kdy vznikla potřeba dopravy většího množství lidí a zboží. Do té doby toto přepravu obstarávaly formanské vozy a poštovní dostavníky (TORČÍK, 2007). Právě na začátku 19. století vznikala na území České republiky velmi hustá železniční síť.

Důležitým ukazatelem kvality železniční sítě je podíl kvality jedno a vícekolejných tratí. (BRINKE, 1999) Na území Frýdlantského výběžku jsou celkem tři železniční tratě. Z toho jsou dvě železniční tratě jednokolejné. Těmito tratěmi jsou Frýdlant - Jindřichovice pod smrkem a Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem. V celé České republice je celkový podíl vícekolejných tratí 20%. (BRINKE, 1999) Naprostou většinu tedy zaujímají tratě jednokolejné.

7. Hodnocení dopravní sítě

Předmětem hodnocení komunikačních sítí je především tvar, hustota a směrové uspořádání sítí a faktory ovlivňující vznik a vývoj sítě.

Rozlišujeme čtyři základní strukturně-morfologické znaky komunikačních sítí, které popisují Brinke (1999):

- ❖ **Deviatilita (klikatost)**
- ❖ **Hustota**
- ❖ **Hierarchie uzlů, resp. akcesibilita (dostupnost)**
- ❖ **Konektivita (spojitost)**

Bakalářská práce se bude v oblasti Frýdlantského výběžku zabývat hodnocením dvou morfologických znaků - klikatost a hustota. Zbývající dva základní morfologické znaky budou pouze interpretovány a vysvětleny. Dostupnost a spojitost nebudou vyhodnocovány, protože v rámci dalších kapitol není s těmito morfologickými znaky pracováno. Hustota i klikatost dopravní sítě jsou následně zmiňovány.

Tyto morfologické znaky budou vyhodnocovány z důvodu zjištění a následného zhodnocení zda - li, je dopravní infrastruktura Frýdlantského výběžku skutečně v tak „kritickém stavu“, jak je tomu v širokém povědomí veřejnosti.

Na příkladu klikatosti bude ukázáno, jak je ekonomicky a časově výhodná silnice I/13. Zda - li má serpentinový charakter nebo je přímkového tvaru a pro rychlou přepravu tak velmi výhodná. Hustotu dopravní sítě ORP Frýdlant bude porovnána s hustotou silniční sítě Libereckého kraje, ale také s Českou republikou. Výsledkem by mělo být zhodnocení, které se reálně zaměří na situaci v daném území. Porovnání ze statického pohledu výpočtů, ale také reálného rozmístění dopravní sítě v území.

Deviatilita

Komunikace většinou nemají přímkový (ortodromický) průběh, ale více či méně se od něho odchylují. To tedy znamená, že ani spojení jednotlivých uzlů komunikačních cest nebývá přímkové. Tuto nepřímocarost dopravní tras nazýváme deviatilita (klikatost).

Největší a nejvýznamnější sídla jsou zpravidla navzájem spojena komunikacemi majícími co nejvíce přímkový průběh, což vyplývá ze snahy zajistit mezi nimi co nejkratší a nejeekonomičtější dopravní spojení.

Klikatost můžeme vyjádřit vzorcem:

$$d_s = \frac{l_k}{l_p}$$

(l_k = délka komunikace mezi vybranými uzly sítě; l_p = délka přímkové spojnice mezi uzly, d_s = deviatilita sítě)

Pro příklad Frýdlantského výběžku byla vybrána komunikace I. třídy - komunikace I/13, která je spojnici mezi městy Frýdlant a Habartice. Deviatilita této komunikace je 1,2. Odchyluje se tedy od 1, což znamená, že komunikace I/13 se odchyluje od přímkové spojnice.

Výpočet deviatility silnice I. třídy - I/13 (Frýdlant - Habartice):

$$d_s = \frac{l_k}{l_p}$$

$$d_s = \frac{13,5}{11,24}$$

$$d_s = 1,2$$

Pro Frýdlantský výběžek je obec Frýdlant nejvýznamnějším sídlem a spojení této obce s Habarticemi - s hraničním městem, je velmi důležité. Právě proto je komunikace I/13 s téměř přímkovým průběhem. Přímkový průběh i v této oblasti umožňuje velmi rychlé a ekonomické dopravní spojení.

Touto hodnotou je dokázáno, že část silnice I/13 (Frýdlant - Habartice) je pro budoucí rozvoj Frýdlantského výběžku velice přínosná, jelikož umožňuje rychlou přepravu, která není brzděna serpentínami ani jinými významnými klikatostmi.

Hustota

Hustota ekonomické sítě je závislá zejména na ekonomické vyspělosti jednotlivých oblastí, ekonomické struktuře, zaměření hospodářství, jeho osídlení a na dalších faktorech

sociálně - historických. Pro hustotu sítě v daném území se nejčastěji používají dva ukazatele: *hustota sítě v poměru území* a *hustota sítě v poměru obyvatelstvu*.

Každý z těchto ukazatelů je však svým způsobem jednostranný. Představu, která by více odpovídala skutečnosti, lze získat s pomocí komplexních ukazatelů, jejichž cílem je vyjádřit zajištěnost státu dopravními komunikacemi integrální formou. Nejčastěji se používá ukazatel, který představuje geometrický průměr obou jednoduchých ukazatelů hustoty dopravní sítě:

$$h = \sqrt{\frac{1}{s} \cdot \frac{1}{p}} = \frac{1}{\sqrt{sp}}$$

(l - délka sítě v kilometrech; s - plocha území ve stech kilometrech čtverečních; p - počet obyvatel v desetitisících)

Jelikož je potřeba v dopravních komunikacích závislá také na ekonomickém rozvoji a na fyzickém objemu produkce lze pro výpočet hustoty použít také tzv. koeficient Uspenského:

$$k_u = \sqrt[3]{\frac{1}{s} \cdot \frac{1}{p} \cdot \frac{1}{q}} = \frac{1}{\sqrt[3]{spq}}$$

(pro l , s a p zůstávají stejné hodnoty jako u předchozího výpočtu; q - celkový objem všech druhů průmyslu i zemědělství v tunách)

Pro naše účely však postačí pouze základní výpočet:

rozloha ORP Frýdlant = 349 km²

počet obyvatel = 24888

délka silnic = 210 km

$$h = \frac{l}{\sqrt{sp}}$$

$$h = \frac{210}{\sqrt{349 \cdot 24888}}$$

$$h = \frac{210}{2947,19}$$

$$h = 0,72$$

Dle výpočtu je hustota dopravní sítě v ORP Frýdlant 0,721, což je v porovnání s celým Libereckým krajem, který má hodnotu 0,783 (DOPRAVA V LIBERECKÉM KRAJI, 2010) nižší hustota. Naopak oproti celé České republice je hustota dopravní sítě Frýdlantského

výběžku vyšší. Hustota dopravní sítě České republiky je 0,696 (DOPRAVA V LIBERECKÉM KRAJI, 2010).

Hustota silniční sítě v ORP Frýdlant je sice vyšší než hustota silniční sítě v celé České republice, ale téměř všechny komunikace na Frýdlantsku jsou silnice III. třídy, a tak není zajištěna doprava na stejně vysoké úrovni (v porovnání s Libereckým krajem a Českou republikou), jak by se mohlo být z výpočtu zřejmé. Z důvodu nízkého počtu silnic I. a II. třídy v oblasti Frýdlantského výběžku jsou však silnice III. třídy velmi důležité a to také z důvodu, že tvoří naprostou většinu všech komunikací v území.

Spojitosť

Konektivita neboli spojitost je také velmi důležitý strukturně morfologický znak sítě. Čím větší spojitost, tím vyšší počet vzájemných spojení mající uzly sítě, a doprava je tedy rychlejší a výkonnější. Stupeň konektivity je ovlivňován především stupněm ekonomického rozvoje daného území.

Dostupnost

Obecně platí, že s rostoucím spojením roste i jeho komunikační dostupnost. Tato dostupnost uzlů v síti, zejména sídel, a s tím související jejich hierarchie, patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím prostorovou organizaci a strukturu kulturní krajiny.

8. Typy dopravních sítí

Dopravní systémy jsou běžně zastoupeny prostřednictvím sítí jako analogie pro jejich struktury a toky. Dopravní síť je soustava vzájemně propojených dopravních cest a uzlů (BRINKE, 1999).

Tento termín se odkazuje na síť v rámci cest - v systému lokalit, které se označují jako uzly. Trasa je jediné spojení mezi dvěma uzly. Tyto trasy jsou součástí větších sítí, které se mohou odkazovat na hmatatelné trasy, jako jsou silnice, železnice, či méně konkrétní trasy, jako jsou letecké a námořní koridory. (ČERBA, 2004)

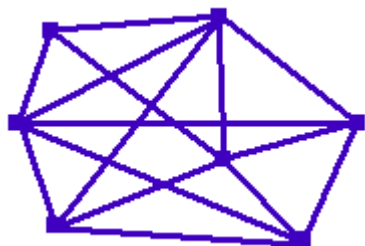
Na území České republiky rozlišuje šest základních dopravních sítí (ČEBRA, 2004):

- ❖ **Polycentrická síť**
- ❖ **Víceosá síť**
- ❖ **Vějířovitá síť**
- ❖ **Monocentrická síť**
- ❖ **Odotropní síť**
- ❖ **Konvergentní síť**

Polycentrická síť

Veškeré cesty mají zhruba stejnou hierarchickou úroveň (nerozlišují se vedlejší a hlavní cesty) a vzájemně propojují větší počet přibližně stejně významných uzlů. S tímto typem sítí se převážně setkáváme v rozsáhlých aglomeracích a konurbacích.

Obr. č. 2 - Polycentrická dopravní síť

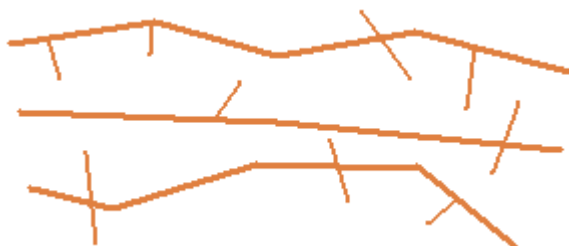


Zdroj: ČERBA, 2004

Víceosá síť

V rámci této varianty existuje více oddělených, téměř rovnoběžných cest ve stejném směru. Oddělení komunikací je většinou podloženo historickým vývojem nebo přírodními podmínkami.

Obr. č. 3 - Víceosá dopravní síť



Zdroj: ČERBA, 2004

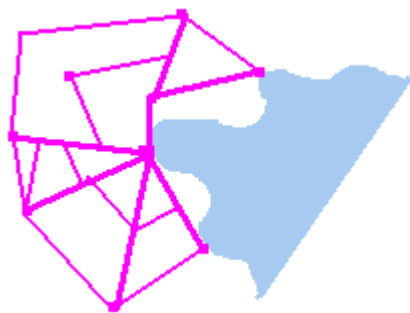
Na území Frýdlantského výběžku se vyskytují pouze čtyři typy dopravních sítí (vějířovitá síť, polycentrická síť, monocentrická síť a odotropní síť). Ostatní dvě dopravní sítě (polycentrická síť, vícera síť), nezapadají do krajinného rázu a celkové charakteristiky území.

Vějířovitá síť

Jde o modifikaci monocentrické sítě, (viz dále příklad Frýdlantského výběžku) která je omezena přírodními nebo politickými bariérami. Tento typ se vyskytuje u státních hranic, v kotlinách nebo v okolí přístavů.

Pro oblast Frýdlantského výběžku, je tato síť typická na několika místech v okolí státních hranic. Mezi příklady patří část obce Bulovka a také část obce Habartice. Dopravní infrastruktura v těchto obcích končí před státními hranicemi a do Polské republiky není prodloužena. Pro přechod přes státní hranici je zapotřebí využít jinou dopravní komunikaci.

Obr. č. 4 - Polycentrická dopravní síť



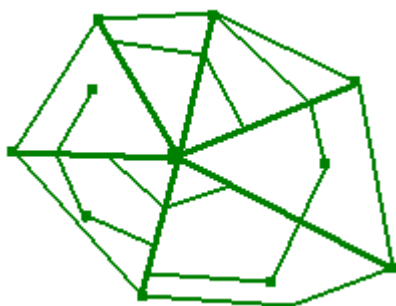
Zdroj: ČERBA, 2004

Monocentrická dopravní síť

Základ tvoří jeden dominantní uzel, do něhož se všechny hlavní komunikace paprskovitě sbíhají. Vedlejší cesty spojují po obvodu hlavní komunikace. Monocentrická síť se většinou vyskytuje kolem velkých metropolí, kde ji ještě mnohdy zvýrazňují městské obchvaty.

V oblasti Frýdlantského výběžku se monocentrická síť vyskytuje přímo v samotné obci Frýdlant. Pro Frýdlant je tato dopravní síť nejvýstižnější. Hlavní silnice I/13 je ve středu obce propojena místními komunikacemi a silnicemi II. tříd II/290 a II/291.

Obr. č. 5 - Monocentrická dopravní síť



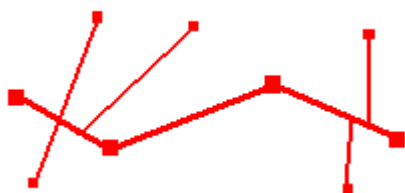
Zdroj: ČERBA, 2004

Odotropní dopravní síť

Existuje jedna hlavní cesta, na které leží všechny hlavní uzly. Ostatní cesty se na hlavní dopravní tepnu kolmo připojují. Tento typ sítě je typický pro řídce osídlené oblasti mezi velkými městy.

Odotropní dopravní síť je typická pro většinu území Frýdlantského výběžku. Obce jsou vystavěny podél jedné hlavní silnice a nemají mnoho dalšího rozvětvení. Mezi hlavní příklady patří hlavně obce Krásný Les, Dolní Řasnice, Horní Řasnice a Srbská - tyto obce leží na stejné silnici III. třídy, která propojuje obce se zbytkem území.

Obr. č. 6 - Odotropní dopravní síť



Zdroj: ČERBA, 2004

9. Fáze vývoje komunikačních sítí

Fáze vývoje komunikačních sítí popisuje ve své knize Brinke (1999). Dopravní síť prochází nepřetržitým vývojem, který doprovázejí menší či větší změny. V důsledku těchto změn se mění význam jednotlivých uzlů a spojení mezi nimi. V České republice si můžeme všimnout pouze základních rysů.

V silniční dopravě je velmi obtížné sledovat její fáze vývoje, jelikož je její vývoj velmi starý. Oproti tomu železnice, která vznikla v Evropě až v první 19. století, se obvykle rozděluje na čtyři základní stadia (viz obr. č. 7):

- ❖ **stadium lokalizovaných spojení**
- ❖ **stadium integrace**
- ❖ **stadium intenzifikace**
- ❖ **stadium selekce**

Stadium lokalizovaných spojení

Toto stadium bylo na úplném začátku vývoje železniční sítě. Krátké a izolované trasy spojovaly jen nejdůležitější uzly a navazovaly na již existující síť vodních a silničních komunikací.

Stadium integrace

Začíná se vytvářet souvislá železniční síť (propojování izolovaných železničních tras), která navazuje na všechny ostatní komunikace - silniční a vodní síť. V tomto stádiu však bylo dosaženo minimální konektivity.

Stadium intenzifikace

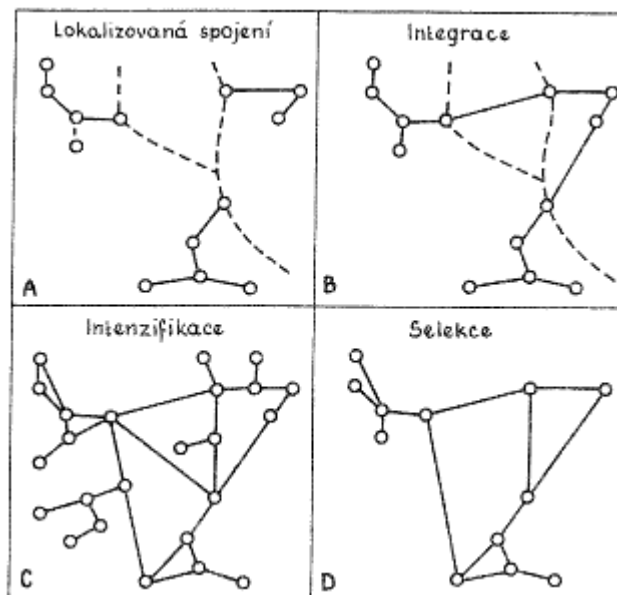
Stadium, je typické pro hospodářsky rozvinuté státy s uceleným komunikačním systémem. Intenzifikací se rozumí nárůst počtu spojení nad minimální konektivitu. Roste počet uzlů v síti a návaznost na jiné druhy komunikačních sítí již opadá.

Stadium selekce

Z důvodu vyšší oblíbenosti automobilové dopravy je nutné snižování nákladů přepravy osob i nákladů železniční dopravy a proto jsou nevhodné vedlejší tratě či zastávky rušeny. Provoz se soustřeďuje především na hlavní tahy, na nichž je také snaha o

modernizaci. Stadium selekce je typické pro všechny státy, které již prošly stádiem intenzifikace.

Obr. č. 7 - Stadia vývoje železniční sítě



Zdroj: BRINKE, 1999

10. Hodnocení dopravní sítě Frýdlantského výběžku

V předchozí teoretické části jsme na základě studia odborných pramenů diskutovali rozdílná kritéria (Brinke, 1999; Čebra, 2004), umožňující hodnotit dopravní infrastrukturu sledovaného území. Náhled území s dopravní infrastrukturou je k dispozici v kapitole č. 12 - obr. č. 8.

Dopravní infrastruktura Frýdlantského výběžku působí dle výpočtů, statistik a map jako velmi kvalitní s dopravou na vysoké úrovni. Po bližším zkoumání je však zřejmé, že většina dopravních komunikací jsou silnice III. třídy, které nemají takovou kvalitu, jako silnice v jiné části Libereckého kraje nebo celé České republiky. Tento výpočet je tedy velmi zkreslující a o Frýdlantském výběžku podává nepřesné informace.

Jediná komunikace I. třídy - komunikace I/13 (úsek Frýdlant - Habartice) je pro rychlostní dopravu vhodná. Dle výpočtu klikatosti dopravní sítě je patrné, že silnice má téměř přímkový charakter, který je vhodný pro rychlou přepravu a zajišťuje tak co nejekonomičtější spojení mezi státními hranicemi v obci Habartice a Frýdlantem. Spojení je sice velmi ekonomické, ale obce, které leží na silnici I/13 nejsou spokojeny s intenzivní dopravou, která každý den projíždí obcemi. Obchvat obce Pertoltice je plánován s rozšířením rozsahu dopravy o nákladní vozidla o celkové hmotnosti do 12 tun. S obchvatem je plánováno v v dlouhodobě plánovaných rekonstrukcích - záměr D10 (viz dále kapitola 13), (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010).

Přesné určení typu dopravní sítě není pro celý region jednoznačné. Lze sledovat tři typy, které jsou většinou rozděleny dle polohy obce. Obec s rozšířenou působností, Frýdlant, je tvořena dopravní monocentrickou sítí, která je tvořena zejména páteřními tahy území - silnice I/13, II/290 a II/291.

Příkladem ortodromické dopravní sítě jsou obce ležící severovýchodně od Frýdlantu - Krásný Les, Dolní Řasnice a Horní Řasnice. Tyto obce jsou typickým příkladem osídlení podél jedné hlavní komunikace v území, která je typická právě pro ortodromickou síť. Ostatní silnice, v tomto případě silnice III. třídy, jsou pouze mírným rozvětvením obcí.

Posledním typem dopravní sítě ve Frýdlantském výběžku je vějířovitá síť, kterou můžeme pozorovat zejména v pohraničních oblastech. Důležitým příkladem je část obce

Černousy, kde, jak již bylo řečeno, silniční komunikace končí před státními hranicemi s Polskou republikou. Pokud by byla dopravní infrastruktura propojena s infrastrukturou v Polsku, vznikly by nové hraniční přechody a tím i počet turistů a pracovních příležitostí pro obyvatele obcí s vějířovitou dopravní sítí. Z důvodu vějířovité dopravní sítě není usnadněno spojení s Polskou republikou a je zapotřebí využít jiných hraničních přechodů.

Dopravní síť Frýdlantského výběžku v loňském roce (2010) zaznamenala ničivou katastrofu - povodně, které naprosto zdemolovaly místní komunikace. Od roku 2010 neustále probíhají opravy, které ještě nejsou dokončeny. Na některých úsecích je veden prozatímní provoz, který bude v nejbližší době opět navrácen do původního stavu.

Na základě rozmístění a počtu železničních zastávek bude vyhodnocováno u autobusových zastávek stádium dopravní sítě způsobem, který je v studii uveden pouze pro železniční síť. Pouze železniční zastávky by nebyly pro účely postačující, z důvodu nízkého počtu zastávek. Autobusová doprava, je pro Frýdlantský výběžek velmi důležitá a na rozdíl od železniční dopravy je dostupná v každé obci. Proto je možné vyhodnotit železniční i autobusovou dopravu tímto shodným způsobem.

Většina železničních zastávek je v malých obcích a železniční doprava zajišťuje podstatnou část dopravní obslužnosti v obcích, kde je vedena železniční síť. Je tedy nezbytné, aby byly všechny železniční zastávky na jednotlivých tratích zachovány. V Jindřichovicích pod Smrkem zajišťuje významnější podíl dopravy autobusová doprava a společnost KORID LK společně s Krajským úřadem Libereckého kraje usiluje o zrušení železniční dopravy v obci. Zastupitelstvo obce s řešením nesouhlasí, a proto bude i nadále do Jindřichovic pod Smrkem zavedena železniční doprava. Avšak pouze v omezeném počtu spojů (viz dále kapitola 20), (KORID LK, 2011). Celkový počet železničních zastávek v oblasti Frýdlantského výběžku je 16 (IDOS, 2011). Právě železniční doprava zajišťuje v obcích s železniční tratí velmi důležitou obslužnost zejména o víkendech, kdy do těchto obcí není vedena autobusová doprava (viz dále kapitola 17).

Počet autobusových i železničních zastávek je dle statistik v posledních letech neustále stejný. Jedinou změnou prochází frekvence dopravní spojů, které se upravují dle potřeb místních obyvatel na základě vyjížděvky a dojížděvky do zaměstnání ekonomicky aktivních obyvatel zaměstnaných mimo svou obec. V optimalizaci Frýdlantského výběžku, která

v současné době vzniká, jsou naplánovány nové jízdní řády všech obcí tak, aby plně vyhovovaly třísměnnému pracovnímu provozu. Kvůli nekvalitním jízdním řádům byla pro většinu pracujících obyvatel důležitá individuální automobilová doprava, která se mnohdy stávala jedinou dopravou (viz dále kapitola č. 20 a 21)

Při propojení autobusové a železniční dopravy je patrné, že doprava v ORP Frýdlant není momentálně ve zcela jasném stádiu vývoje. Několik místních ukazatelů přímo hovoří pro stádium integrace. Důležité dopravní cesty jsou spolu propojeny. A můžeme nalézt také dopravní centra, ve kterých jsou spojeny autobusové i vlakové spoje - doprava na sebe navazuje. Příkladem tohoto území je město Frýdlant. Frýdlant je pro celé ORP důležitým dopravním uzlem. Jednotlivé dopravní spoje - autobusové i železniční na sebe navazují a časová prodleva mezi přestupy je téměř minimální (IDOS, 2011).

Ne všechny zastávky jsou propojeny a provázány dle návaznosti ostatních spojů a z tohoto důvodu lze alespoň částečně zařadit dopravní síť do stádia intenzifikace. Pro stádium intenzifikace je důležité, aby se komunikace neustále rozrůstaly a vyvíjely - tento proces není ve Frýdlantském výběžku patrný. Na trati 039 Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem je od vzniku trati v roce 1903 stále stejný počet zastávek (ANDĚL, KARPAŠ, 2002). Všechny železniční tratě jsou od začátku výstavby o stejné délce. Je naplánováno několik oprav a rozvoj, ale pouze na stávající délce tratí. (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010)

11. Vývoj dopravní situace v historické perspektivě

11.1. Silniční síť

První silniční síť na Frýdlantsku byla využívána za účelem obchodních cest, díky kterým byl vysoký nárůst obyvatel a zakládání nových osad, později obcí.

Od středověku byla na Frýdlantsku silniční síť předurčena polohou kraje mezi českým vnitrozemím, Žitavskem, Zhořeleckem a Slezskem. Z hlediska hospodářství měl hlavní význam směr od jihu k severu, případně k severovýchodu. Napojoval Čechy na důležitou „magistrálu“ evropského významu, zvanou Via regia, která vedla z Porýní přes Erfurt-Lipsko- Drážďany- Kamenz-Budyšín- Zhořelec do Vratislavi (Breslau), Krakova, dále do oblasti Kyjevské Rusi. Druhým cílem tohoto směru bylo spojení Čech s Horní a Dolní Lužicí, s Braniborskem a posléze s Baltským mořem, tedy zeměmi, kam se orientovala mocenská politika především Karla IV. (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

V té době byla hlavním komunikačním uzlem oblasti Žitava, obdařená českými panovníky právem konat trhy, vybírat clo, mít sklad soli atd., ale také výsadou, že tradiční cesta z Čech do Lužice musí jít z vnitrozemí přes Mimoň, Jablonné a skrz hraniční lesy a pohoří, kde dal Karel IV. vybudovat na její ochranu hrad Karlsfried (1357), do Žitavy a dále do Zhořelce. Zhořelčtí se snažili tento předepsaný směr obejít, aby se vyhnuli žitavskému clu a snažili se chodit kratší cestou přes Seidenberg (Závidov) a Frýdlant k Liberci, Boskovicím a Turnovu do Pojizeří. Tam se bylo možné dostat odbočkou z Frýdlantu odbočkou na Chrastavu, přes Ještědský hřeben k Osečné, Dubu (Českému) a Mnichovu Hradišti. Avšak tuto kratší cestu Karel IV. zakázal užívat v roce 1351. Později bylo nutno zákaz opakovat, což napovídá, že asi nebyl dodržován. V polovině 15. století se po této cestě již jezdilo bez překážek (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

S rozmachem osídlení ve 14. a 15. století se Frýdlant postupně stával významnou křižovatkou, neboť vedle již zmíněné cesty do Zhořelce sem vedla i cesta ze Žitavy přes Klein Schonau (dnes Sieniawka), Reichenau (Bogatynia) a Heřmanice. Variantou této cesty byla cesta z Žitavy na Hirschfelde, Seitendorf (Zatonie) a Vísku do Frýdlantu. Byla to oklika, používala se snad k snadnějšímu přechodu řeky Smědé při nepříznivém stavu vody. Z Frýdlantu odbočovala i cesta na severovýchod, podél Rasnice k Srbské a k městu Marklissa (Leána), odkud vedla k Lubani a Boleslawci (Bunzlau), (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

S růstem obyvatelstva, vesnic a osad přibývala a rostla i místní komunikace. Zvláštní významu tohoto rázu nabylo především spojení s Novým Městem pod Smrkem, když se naplno rozjelo zdejší dolování. Proměnu města v období rozvoje manufakturní a posléze průmyslové výroby dokládá řada domů z městské zástavby z přelomu 18.- 19. století.

V dnešní době mají silnice stejnou polohu. Jejich kvalita a velikost je však na vyšší úrovni, než byla dříve. Dopravní cesty byly v jednotlivých obdobích přizpůsobovány momentálním potřebám obyvatelstva (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

11.2. Železniční síť

Železniční spojení Frýdlantska bylo plánováno v návrzích již z roku 1840, ale realizovalo se až v roce 1875. jednalo se prodloužení tretě Pardubicko-liberecké dráhy z Liberce do Černous a Zavidova (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

Vybudování této základní páteční tratě Frýdlantska bylo sice logickým pokračování Pardubicko-liberecké dráhy a jistě velkým úspěchem, ale jak ukázal čas, trať zdaleka nestačila. Rozšíření železnice pro celý Frýdlantský výběžek bylo nutné z důvodu rozmáhajícího se průmyslu i snahy o obchodně-dopravní spojení s okolními státy (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

Snaze však bránilo několik aspektů, které přetrvávaly až do začátku 20. století. v roce 1903 vznikla nová společnost, která dokázala vybudovat na Frýdlantsku tři nové tratě: Raspenava - Bílý Potok pod Smrkem (6,072 km), Frýdlant v Čechách - Heřmanice u Frýdlantu (10,781 km), Frýdlant v Čechách - Jindřichovice pod Smrkem (25, 466). Frýdlantské okresní dráhy tak provozovaly tratě o celkové stavební délce 42,319 km se dvěma hraničními přechodovými stanicemi. Třetí v Černousích byla také přechodová, ale náležela Pardubicko-liberecké dráze (ANDĚL, KARPAŠ, 2002).

Dle hodnocení významu jednotlivých tratí Frýdlantského výběžku byla nejvýznamnější páteční trať. Železniční trať Liberec - Zavidov, která trvale zajišťuje rozhodující železniční přepravu, včetně mezinárodní. Další železnice z Raspenavy do Bílého Potoka byla považována za jakousi koncovou lokálku, určenou především pro odbyt vytěženého dřeva z jizerskohorských lesů. Nakonec se tento úsek železnice stal významný i pro osobní dopravu, zajišťující spojení do Hejnic, Lázní Libverda a Jizerských hor. Veřejný

provoz tratě odbočující z páteřní dráhy v Raspenavě byl zahájen v roce 1900. Úsek měl pět stanic, jež zůstaly zachovány dodnes. V předválečném období přinesla tato „lokálka“ rozvoj celému kraji, což se dorazilo i v zájmu turistů a výstavbě hotelů a letovisek (ANDĚL, KARPAŠ,2002).

Poslední a nejdelší trať zbudovaná společností Frýdlantských okresních drah vede z Frýdlantu do Jindřichovic pod Smrkem. Oficiální zahájení provozu proběhlo v roce 1902.

S výjimkou zrušení jedné úzkorozchodné tratě zůstaly železnice Frýdlantského výběžku v původní podobě. V průběhu času se zde projeví jen některé změny v názvech stanic a zastávek, ve stavebních úpravách a hlavně v postupné modernizaci lokomotivního a vozového parku. Od roku 1924 zajišťují na tratích provoz Československé dráhy (ANDĚL, KARPAŠ,2002).

Po druhé světové válce význam železnice na Frýdlantsku stále klesal, což se projevilo zrušením již zmíněné úzkokolejky a úvahami o likvidaci dalších tratí. Tyto úvahy zatím uskutečněny nebyly, ale ekonomický tlak na jejich realizaci je velký (ANDĚL, KARPAŠ,2002).

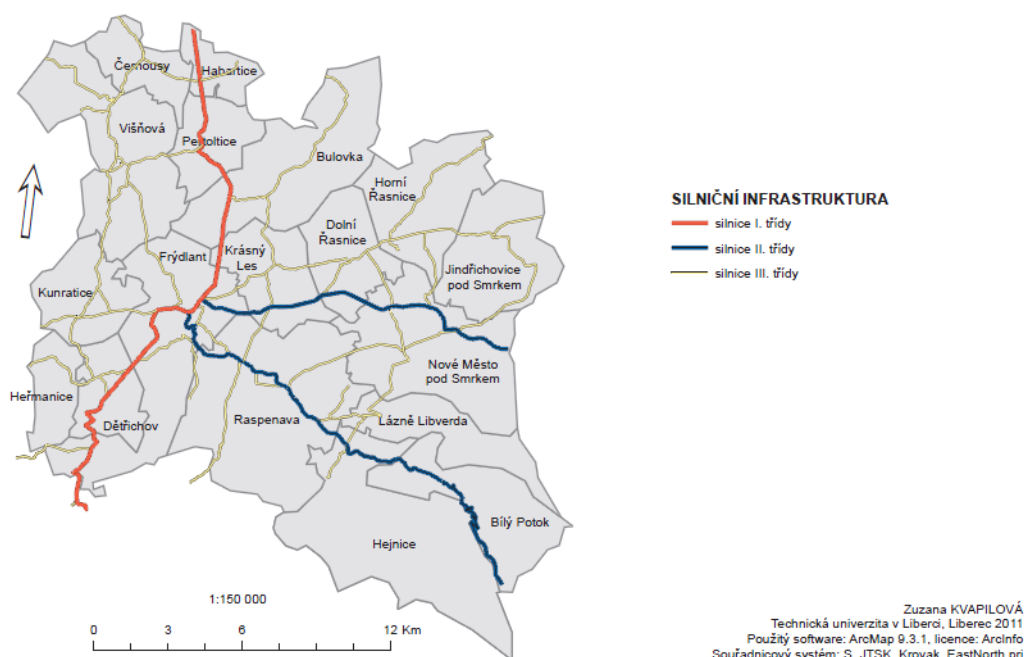
Na mezinárodní železniční trati 039 Frýdlant - Černousy je Krajským úřadem Libereckého kraje naplánována elektrifikace, která si slibuje rozvoj oblasti z dopravního železničního hlediska. (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010) A také plánuje na úseku Liberec - Frýdlant po optimalizaci dopravy v roce 2011 větší zájem o železniční spojení ze strany obyvatel (KORID LK, 2011).

12. Zhodnocení dopravní infrastruktury Frýdlantského výběžku - dnešní situace

12.1. Silniční síť

Obr. č. 8 - Silniční infrastruktura Frýdlantského výběžku

SILNIČNÍ INFRASTRUKTURA FRÝDLANTSKÉHO VÝBĚŽKU, 2011



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAV, 2010

12.1.1. Silnice I. třídy

V oblasti Frýdlantského výběžku je pouze jedna silnice I. třídy - silnice I/13. Tato silnice má mezinárodní charakter. Silnice I/13 je určena zejména pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Z tohoto hlediska splňuje Frýdlantský výběžek polohu tranzitní oblasti. (Česká republika - Polská republika a Spolková republika Německo)

Silnice I/13

Silnice I/13 v úseku Liberec – Frýdlant – Habartice [Zawidów] má přeshraniční charakter (OA, NA do 3,5 t), ale především zpřístupňuje oblast Frýdlantského výběžku.

(VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010) Na území České republiky prochází silnice I/13 od Karlových Varů přes Chomutov, Most, Teplice, Děčín, Nový Bor, Liberec, Frýdlant po hranice ČR v Habarticích. Silnice I/13 spojuje na území České republiky tři kraje - Karlovarský, Ústecký a Liberecký. V oblasti úseku Liberec - Kamenický Šenov silnice propojuje obchodní a správní centra Libereckého i Ústeckého kraje.

12.1.2. Silnice II. třídy

Silnice II. třídy jsou spolu se silnicemi III. třídy majetkem kraje, mají regionální charakter a dopravně zpřístupňují územní lokality mimo nadřazené silniční tahy.

Silnice II/290

Silnice II/290 Frýdlant - Hejnice - Desná, peáž I/10, Kořenov - Vysoké nad Jizerou - Nová Ves - významnější úsek Frýdlant - Bílý Potok vzhledem k zajištění dopravy přístupnosti sídelních útvarů na severní úbočí Jizerských hor - pravidelné omezení průjezdu v zimním období okolo vodárenské nádrže Souš. (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010)

Silnice II/291

Silnice II/291 Frýdlant - Nové Město pod Smrkem - Polsko - připojuje celou východní část Frýdlantského výběžku na silnici I/13, propojení do Polska. Z důvodu umístění silnice je pro obyvatele kvalitní dopravní spojení do obce Frýdlant z východní části výběžku.

12.1.3. Ostatní komunikace

Všechny ostatní komunikace jsou silnice III. třídy, nebo místní komunikace. Většinou obcí Frýdlantského výběžku probíhají pouze právě tyto pozemní komunikace, které splňují dostatečné propojení mezi jednotlivými obcemi. Místní komunikace jsou každodenně využívány občany Frýdlantského výběžku, kteří dojíždějí za prací a do škol mimo své bydliště. Krajský úřad Libereckého kraje v nejbližším období nepočítá s plánovanou opravou těchto komunikací.

12.2. Železniční síť

Liberecký kraj

V rámci Libereckého kraje je celkově hustá a stabilní železniční síť, která byla vybudována v 19. století a od této doby není modernizována ani elektrifikována. Všechny

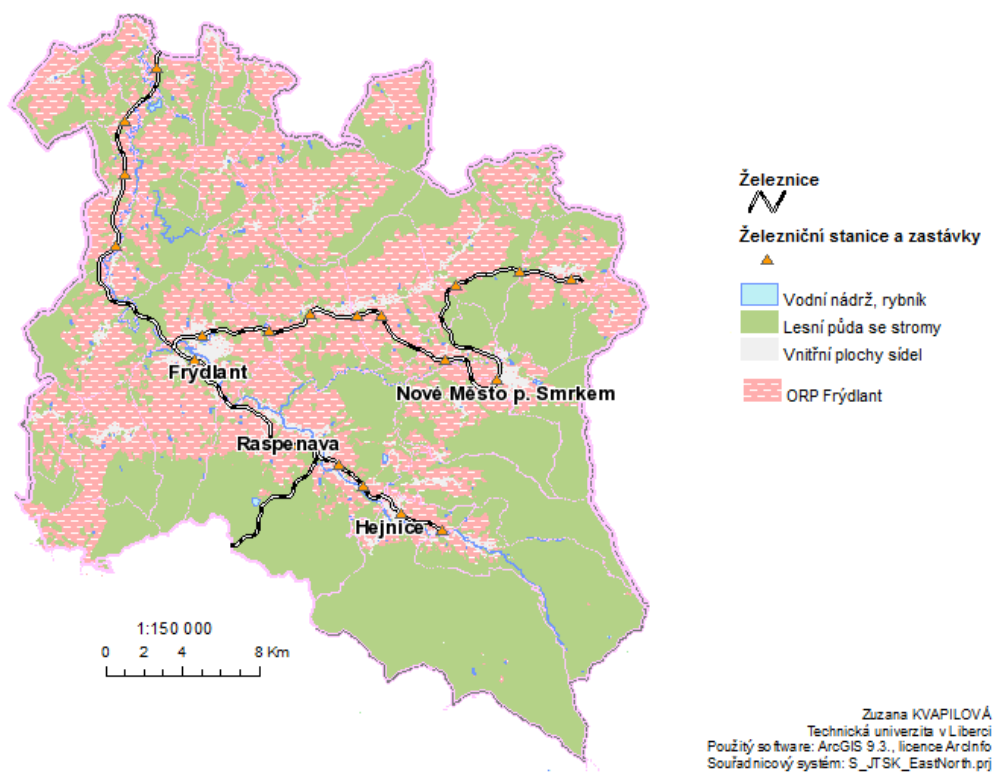
dráhy na území kraje jsou stejně jako silniční komunikace řazeny do několika kategorií - celostátní, regionální, vlečky a speciální.

V celém kraji je 9 celostátních a 9 regionálních tratí, které po provozní stránce již neodpovídají současným dopravním nárokům. Trasováním, přizpůsobeným vysoké členitosti krajiny, vzniká problém z hlediska náročnosti údržby tratí a jejich možných konstrukčních rychlostí. Navzdory obecným proklamacím o podpoře ekologické železniční dopravy dochází v Libereckém kraji k omezování počtu vlakových kilometrů. Tím se jednak zhoršuje obsluha území v osobní dopravě a jednak výrazně přesouvá nákladní doprava na silniční síť. Provozy na regionálních tratích se pohybují v současné době na hranici ztrátovosti, technický stav a zabezpečení jsou nedostatečné. (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010)

Frýdlantský výběžek

Obr. č. 9 - Železniční síť Frýdlantského výběžku

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ FRÝDLANTSKÉHO VÝBĚŽKU



Zdroj dat: DOPRAVA LIBERECKÉHO KRAJE , 2010

Na území Frýdlantského výběžku se nacházejí pouze 3 železniční tratě, které mají mezinárodní a regionální charakter. V současné době již neodpovídají dnešním dopravním nárokům. Hlavní železniční trať Frýdlantského výběžku - mezinárodní trasa Praha – [Zgorzelec] patří dle dohody AGTC (Evropská dohoda o nejdůležitějších tratích mezinárodní kombinované přepravy a souvisejících oblastech) mezi nejdůležitější trasy mezinárodní kombinované dopravy. (VAŠKO, PODZIMKOVÁ, 2010)

037 Liberec - Černousy

Železniční trať Liberec - Černousy patří do mezinárodní trasy Praha – [Zgorzelec] podle dohody AGTC. Dle dohody o provozu vlaků kombinované dopravy s předpokladem zvýšení rychlosti a úprav na zlepšení prostorové průchodnosti (velké kontejnery). S tímto záměrem je prozatím počítáno do budoucnosti. Železniční úsek označený 037 je pro Frýdlantský výběžek důležitou spojnici Frýdlant - Černousy.

038 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem

Krátká regionální dráha napojuje obce Hejnice a Bílý Potok na koridor AGTC a celostátní dráhu 037. Tvoří tak pro tyto obce důležitou spojnici.

039 Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem

Regionální dráha 039 napojuje východní část Frýdlantského výběžku na koridor AGTC a celostátní dráhu 037. Konkrétně napojuje obce Jindřichovice pod Smrkem, Nové Město pod Smrkem, Dolní Řasnici a Krásný Les na Frýdlant. Pro tyto obce je regionální dráha velmi důležitou součástí dopravy.

13. Záměry pro rozvoj a obnovu dopravní infrastruktury

13.1. Dlouhodobě plánované rekonstrukce - Silniční infrastruktura

13.1.1. Silnice I. třídy

Na silnicích I. třídy jsou obecně navrhovány především přeložky na úsecích v kontaktu větších sídelních celků, případně rozšíření na čtyřpruh nebo homogenizace v souladu s navrhovanou kategorií.

Silnice I/13

Záměr **D10** - Dle tohoto záměru je zamýšleno vystavět západní obchvat obce Pertoltice, který bude lépe sloužit pro mezinárodní dopravu a jako rychlejší spojení do krajského města Liberce či obce s rozšířenou působností Frýdlantu. Tato výstavba bude sponzorována ŘSD a v současné době je její výstavba pouze ve výhledu.

Záměr **D09** - Jihovýchodní obchvat obce Frýdlant je prozatím naplánován pouze výhledově, ale jednoznačně by mělo být urychleno dopravní spojení a zároveň vyřeší hluk či prašnost v obci.

Záměr **D08** - Na stávající silnici I/13 je naplánována novostavba silnice Stráž nad Nisou – Mníšek – Dětrichov. V současné době je již ve výstavbě úsek Stráž nad Nisou – Krásná Studánka, který má být uveden do provozu 10/2011. Výstavba úseku Frýdlantského výběžku Krásná Studánka – Dětrichov je prozatím ve výhledu.

13.1.2. Silnice II. třídy

Na silnicích II. třídy budou návrhové úpravy řešit pouze odstraňování lokálních dopravních závad, zachování kontinuity šířkového uspořádání podle návrhové kategorie, přeložky tras v souvislosti se změnami vedením silnic vyšších tříd nebo z urbanistických

hledisek. Na území Frýdlantského výběžku je však naplánována pouze jedna úprava na silnicích II. třídy.

Silnice II/291

Záměr **D24** - Z důvodu rozvoje oblasti a změny dopravy v širších vztazích bude realizován návrh kategorizace ze silnice III. na II. třídu a homogenizace trasy silnice III/03511 v úseku Kunratice – Frýdlant. Návrh rekategorizace pochází již z roku 2007.

13.2. Dlouhodobě plánované rekonstrukce - železniční infrastruktura

Zmodernizování a elektrifikace železniční trasy Liberec - Frýdlant je jedním z prioritních záměrů v LK.

Železniční spojení Liberec - Černousy

Záměr **D27** - elektrifikace v úseku Liberec – Černousy – hranice ČR ve vazbě na dohodu AGTC - koridor mezinárodního významu. Tato obnova přispěje k příznivému rozvoji oblasti z dopravního železničního hlediska.

13.3. Plánované opravy po povodních v roce 2010

Relativně nejpostiženější obcí Frýdlantského výběžku jsou Heřmanice, kde na jednoho obyvatele připadla průměrná škoda přes 450 000 Kč. Oproti tomu absolutní největší škody byly napáchány v obci Frýdlant. Mapový náhled popovodních škod jednotlivých obcí je k dispozici v obrázku č 9.

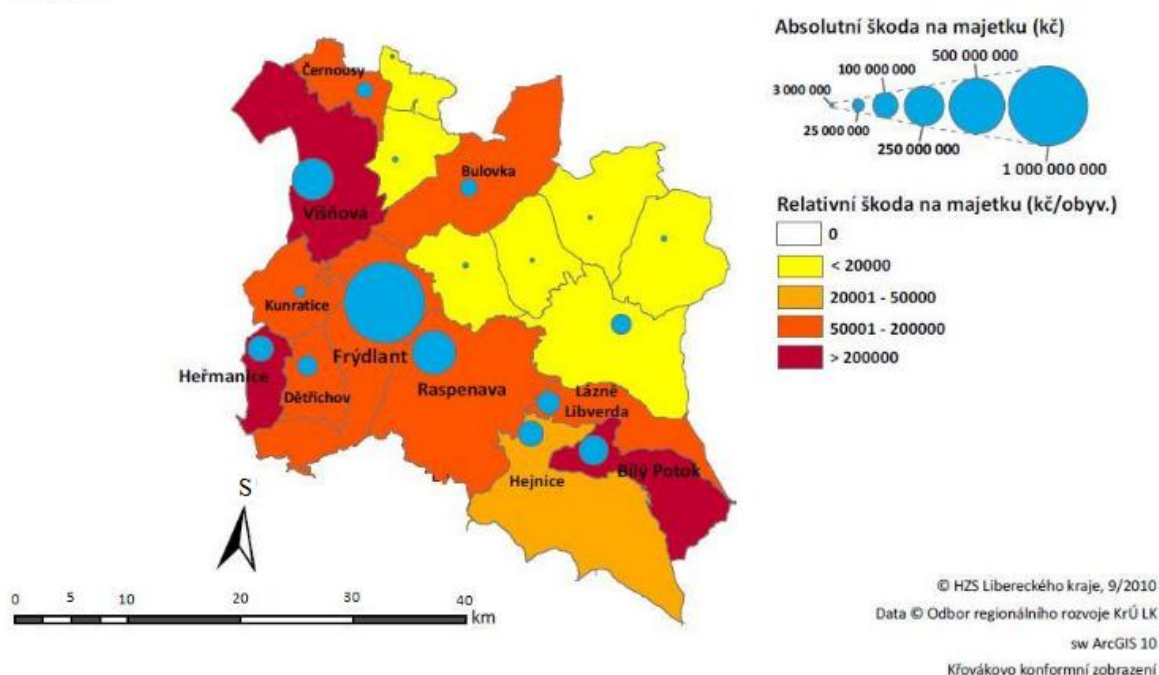
Obr. č. 10 - Škody na majetku v obcích Frýdlantského výběžku

POVODNĚ SRPEN 2010

Škody na majetku v obcích Frýdlantského výběžku

Relativně nejpostiženější obcí Frýdlantského výběžku jsou Heřmanice, kde na jednoho obyvatele připadá průměrná škoda přes 450 000 Kč.

Největší absolutní škody napáchala velká voda ve Frýdlantě.



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Dle usnesení Krajského úřadu Libereckého kraje č. 63/11/ZK bude celkem na opravu povodňového stavu vyhrazena částka 45 000 000,00 Kč. Tato částka bude použita na obnovu obecního a krajského majetku postiženého živelní nebo jinou pohromou (KÚLK, 2010).

Občani přispěli na povodňové konto celkovou částkou 3 947 959 Kč. Hejtman Libereckého kraje rozdělil v únoru roku 2011 finanční prostředky mezi nejpostiženější obce. Frýdlantského výběžku se rozdělení dotklo hned v několika případech: obec Bílý Potok obdržela 400 000 Kč, obec Višňová obdržela 797 959 Kč, obec Heřmanice obdržela 800 000 Kč a město Raspenava obdrželo 800 000 Kč. (KÚ LK, 2011)

V únoru roku 2011 vydal Frýdlantský zpravodaj článek o obnově krajských mostů a silnic po povodních (BUCHAROVÁ, 2011)

Povodněmi v ORP Frýdlant bylo zasaženo několik desítek kilometrů silnic III. třídy a také silnice II. třídy vedoucí z Frýdlantu do Desné. V tuto chvíli (březen 2011) se zpracovává projektová dokumentace, která řeší opravy poničených silnic. Dokumentace bude předložena stavebnímu úřadu.

Nejnáročnějším projektem je oprava silnice II. třídy - oprava silnice II/290 v úseku Frýdlant - Bílý Potok. Na některých úsecích byla tato komunikace úplně stržena a její opravy budou zasahovat do celých čtrnácti kilometrů.

Další nutnou opravu si vyžaduje silnice III. třídy - silnice spojující obce Heřmanice a Dětrichov. V této oblasti bude zapotřebí postavit také nový most přes potok Oleška. Původní most musel být po velikém poškození povodní stržen. Zcela zničené jsou také další úseky silnic III. třídy. Jednou z těchto silnic je komunikace z Kunratic přes Vísku do Višňové.

Do této doby byly silnice provizorně a nezbytně opraveny, aby mohly být alespoň z části využívány. Poničené silniční úseky však stále vyžadují změnu dopravního režimu. Tato situace by měla trvat pouze po omezenou dobu, než bude vše opraveno.

V současné době jsou na prvním místě opravy, které jsou zapotřebí kvůli povodním v roce 2010. Plánové opravy pro modernizaci silničních a železničních komunikací budou pravděpodobně odloženy, aby byla zajištěna dostupnost v rámci celého území Frýdlantského výběžku.

14. Dopravní obslužnost

S Dne 18. května 2004 ustanovil Krajský úřad Libereckého kraje usnesením č. 121/04/ZK nový rozsah základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje následujícím způsobem:

Základní dopravní obslužnosti je přiměřené zajištění dopravy po všechny dny v týdnu z důvodu veřejného zájmu, především do škol, do úřadů, k soudům, do zdravotnických zařízení poskytujících základní zdravotní péči a do zaměstnání včetně dopravy zpět, přispívající k trvale udržitelnému rozvoji územního obvodu Libereckého kraje (ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010).

Tato definice vychází z příslušných ustanovení podle ustanovení § 35 odst. 2 písm. h) zákona č. 129/2000 Sb. - zákona o silniční dopravě a o drahách a promítnuta do podmínek ORP Frýdlant představuje tyto prvky:

- ❖ osobní a spěšné vlaky vedené po regionálních tratích na území Frýdlantského výběžku (Libereckého kraje)
- ❖ soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných na území ORP Frýdlant, dále soubor linek veřejné linkové dopravy provozovaných po území několika krajů, kde ztráta je hrazena pouze zčásti a soubor linek provozovaných po území několika krajů, v zájmu Libereckého kraje, kde je ztráta hrazena po celé délce linky. (ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010)

14.1. Zajištění dopravní obslužnosti na území Frýdlantského výběžku

Na území Frýdlantského výběžku je dopravní obslužnost zajišťována autobusovými a vlakovými spoji. Autobusové spojení v celé oblasti zajišťuje společnost ČSAD Liberec, a.s. a vlakové spojení společnost České dráhy, a.s.

V posledních letech jsou autobusové i vlakové spoje neustále korigovány, pozměňovány, doplňovány či rušeny, aby nastával co největší soulad mezi jednotlivými spoji. Tím byla pro cestující umožněna co nejplynulejší přeprava.

15. Korigování dopravy

Koordinátorem veřejné dopravy v celém Libereckém kraji je společnost KORID LK, spol. s r.o., jejímž vlastníkem je Liberecký kraj. Společnost byla založena v roce 2005. Založilo ji zastupitelstvo Libereckého kraje, aby pomáhala, uskutečňovala a prakticky zastupovala dopravní zájmy celého Libereckého kraje, ale také jednotlivých obyvatel.

Společnost se zabývá činností v oblasti integrace veřejné dopravy, získávání potřebných informací i finančních prostředků z Evropské Unie. Úzce spolupracuje s dopravním svazem Svobodného státu Sasko (ZVON). Zpracovává trvalou analýzu sítě veřejné dopravy a to s dopravci v kraji, kteří jsou součástí integrovaného systému IDOL. (KORID LK, 2011)

Liberecký kraj vytvořil integrovaný systém IDOL, jehož účelem je zajištění, pohodlného a rychlého cestování veřejnými dopravními prostředky na většině území Libereckého kraje. Podle Libereckého kraje je možné cestování s jedním jízdním dokladem nebo cenově zvýhodněné jízdné. (IDOL, 2011)

16. Hodnocení dopravní obslužnosti

Pro hodnocení dopravní obslužnosti v minulosti jsou v textu použity rozdílné ukazatele. Autobusové spoje mají k dispozici více dat, které lépe vypovídají o využitelnosti jednotlivých spojů. Pro lepší příkladnost budou u autobusových spojů navíc uvedeny informace o počtu ujetých kilometrů a počtu spojů na linkách.

V obou případech bude hodnocení dopravní obslužnosti provedeno za období pěti let. Při získávání dat autobusových a železničních spojů byla v tomto období nalezena datová shoda.

Počet přepravených osob je důležitý z důvodu porovnání využitelnosti jednotlivých autobusových i vlakových spojů. Dle využitelnosti lze také rozhodovat, v jakých časových intervalech by bylo zapotřebí doplnit nebo vypustit dopravní spoje (KORID LK, 2011).

Pro hodnocení současného stavu bude vyhodnocováno více kategorií než pro minulost. Bude tomu tak z důvodu lepšího obrazu současného stavu a náhledu na dopravní obslužnost z více hledisek - počet přepravených osob, vyjížďka atd.

17. Zajištění dopravní obslužnosti v minulosti

17.1. Autobusové spoje

V oblasti Frýdlantského výběžku je za posledních 10 let většinou konstantní počet autobusových spojů. V některých letech došlo k mírným odchylkám, ale většinou k větším změnám doposud nedocházelo.

Na území se pohybuje 11 autobusových linek, které jednotlivě obsluhují celou oblast. Pro vyhodnocení obslužnosti v době minulé jsem si vybrala tři linky, které obsluhují odlišné oblasti - zároveň na linkách nastaly různé vývojové změny. Větší počet autobusových linek nebyl vybrán z důvodu rozsahu práce a podobnosti vývoje hodnot pro celou oblast.

V následujících tabulkách (1,2,3) jsou znázorněny informace: počet spojů za jeden pracovní den, počet ujetých kilometrů za celý měsíc a počet přepravených osob za celý měsíc. Tabulky znázorňují měsíc únor v letech 2005-2009.

17.1.1. Frýdlant - Děčřichov - Heřmanice

Tabulka č. 1 - Vývoj objemu dopravy autobusového spoje Frýdlant - Děčřichov - Heřmanice

540200	2005	2006	2007	2008	2009
počet spojů	27	27	34	31	23
počet km	5868	5768	5780	6190	5200
počet osob	5676	6180	5551	5209	4210
průměr osob/den	203	221	198	186	150

Zdroj dat: ČSAD LB, 2011

U spoje číslo 540200 na trase Frýdlant - Děčřichov - Heřmanice je zřejmé, že počet ujetých kilometrů a přepravených osob byl v roce 2009 podstatně menší než v letech předchozích. Největší počet spojů v pracovních dnech byl zaznamenán v roce 2007. I přesto ale zůstal počet ujetých kilometrů stejný jako v letech předchozích. Počet přepravených osob se i přes zvýšení počtu denních spojů oproti roku 2006 podstatně snížil.

17.1.2. Frýdlant - Bulovka, Dolní Oldříš - Habartice

Tabulka č. 2: Vývoj objemu dopravy autobusového spoje: Frýdlant - Bulovka, Dolní Oldříš - Habartice

540210	2005	2006	2007	2008	2009
počet spojů	43	45	48	49	50
počet km	9292	9468	10265	10217	10318
počet osob	12340	12923	12697	12222	10697
průměr osob/den	441	462	453	437	382

Zdroj dat: ČSAD LB, 2011

Na rozdíl od počtu spojů na trase Frýdlant - Děčichov - Heřmanice, na této trase počet spojů v pracovní dny neustále mírně stoupá. I přes tento fakt se za poslední 3 roky snižuje počet přepravených osob, které využívají tuto linku. V roce 2009 nastává prozatím největší pokles. V letech předchozích je možné pozorovat vyrovnané hodnoty.

17.1.3. Frýdlant - Raspenava - Hejnice - Láz. Libverda - Nové Město pod Smrkem

Tabulka č. 3: Vývoj objemu dopravy autobusového spoje: Frýdlant - Raspenava - Hejnice - Láz. Libverda - Nové Město pod Smrkem

540220	2005	2006	2007	2008	2009
počet spojů	27	49	49	49	50
počet km	8696	11945	11925	11926	12037
počet osob	21468	28257	24633	22995	20441
průměr osob/den	767	1009	880	821	730

Zdroj dat: ČSAD LB, 2011

U třetího a zároveň posledního spoje, který bude uveden, nastala situace, kdy byl v roce 2006 téměř zdvojnásoben počet autobusových spojů na trase, ale počet přepravených osob se neustále mírně snižuje. Na této lince jezdí spoje neustále méně využívané. Počet ujetých kilometrů je vyrovnaný od roku 2006, kdy bylo zavedeno více spojů, ale i přesto neodpovídá navýšení kilometrů navýšení počtu autobusových spojů.

17.2. Vlakové spoje

V počtu přepravených osob nejsou zahrnuti všichni přepravení cestující, neboť někteří jsou přepravováni bezplatně, případně vlastní síťovou jízdenku (senior pas, režijní výhody zaměstnanců ČD, apod). (ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010)

Při prodeji týdenní, měsíční, případně čtvrtletní jízdenky je tato jízdenka rozpočítána na předpokládaný počet jízd s tím, že jízdenka bude v každý pracovní den v období platnosti využita dvakrát (tam a zpátky). To znamená, že v případě zakoupení jedné týdenní obousměrné jízdenky se v následujících tabulkách objevuje jako pět prodaných jízdenek (průměrné využití týdenní jízdenky při cestování do zaměstnání). V případě zakoupené měsíční jízdenky je v tabulkách uvažováno s 21 jízdami směrem tam (průměrný měsíční počet pracovních dní), obdobně čtvrtletní jízdenka počítá s 63 jízdami (ekvivalent 63 jízdenek). (ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010)

Tabulka č. 4 - Průměrný denní počet prodaných jízdenek ve Frýdlantu

Na trať	Směr	Počet jízdenek				
		2005	2006	2007	2008	2009
37	Černousy	133	131	220	122	112
37	Liberec	271	435	501	420	421
39	Jindřichovice pod Smrkem	103	193	204	204	203

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Data v tabulce č. 4 jsou zaměřena na vývoj počtu přepravených osob v letech 2005 - 2009 u vlakových spojů.

037 Frýdlant - Černousy

V roce 2007 zaznamenala trať 037 vysoký počet přepravených osob na trase Frýdlant - Černousy. Pravděpodobně z důvodu, že rozložení dopravních spojů bylo více přizpůsobeno cestujícím. Ve všech ostatních letech (2005, 2006, 2008 a 2009) je počet přepravených osob vyrovnaný. I přesto ale zaznamenává trať v posledních letech úbytek počtu cestujících. Celkový počet cestujících na trase Frýdlant - Černousy je nejnižší ze všech železničních spojů v oblasti Frýdlantského výběžku.

037 Frýdlant - Liberec

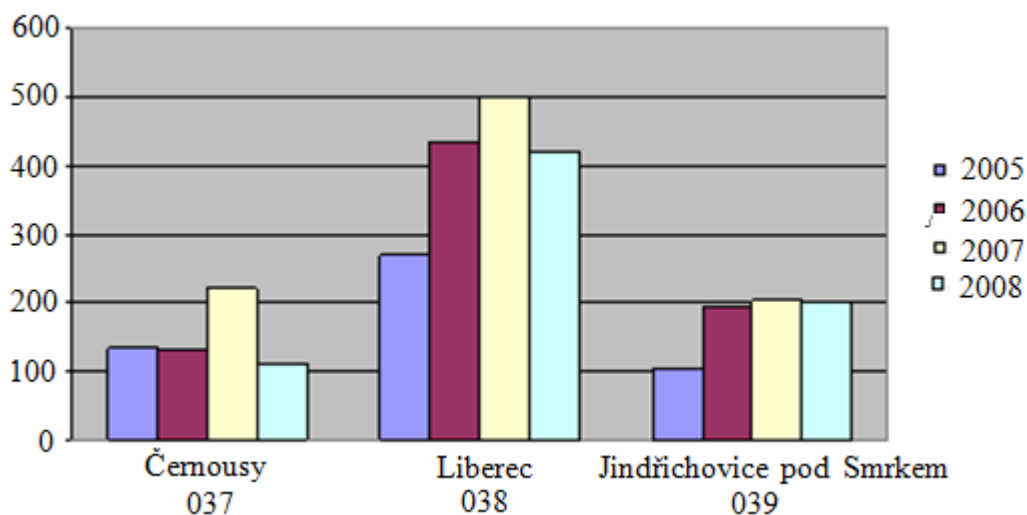
Od roku 2005, kdy byl počet cestujících nejnižší (271), je počet cestujících téměř vyrovnaný. Jediným výraznějším rozdílem nastal v roce 2007, kdy se denní počet přepravených osob dostal přes 500. Od té doby počet opět mírně poklesl, ale jak již bylo řečeno, je neustále vyrovnaný.

039 Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem

Vlakové spojení Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem je jedinou tratí v území, která zaznamenala za celý vývoj pěti let nárůst počtu cestujících. Mezi roky 2005 a 2006 nastal veliký přelom v počtu přepravených osob a od této doby si trať neustále udržuje svůj standard.

Pro lepší představivost celkových počtů přepravených osob na trasách je přiložen graf. Černousy

Graf č. 1 - Průměrný denní počet přepravených z Frýdlantu



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

18. Zajištění dopravní obslužnosti v současnosti - dle obcí

Na celém území Frýdlantského výběžku je veřejnou dopravou zajišťována především dojíždka do zaměstnání a do škol. Pro všechny okolní obce je hlavním směrem obec s rozšířenou působností - obec Frýdlant. Pro samotný Frýdlant je hlavním směrem obslužnosti krajské město Liberec.

Obslužnost autobusovými spoji je zajištěna ve všech obcích Frýdlantského výběžku, kdežto obslužnost vlakovými spoji je zastoupena pouze ve vybraných obcích, kde je vedena železniční trať. Výčet dopravní obslužnosti jednotlivých obcí je vyobrazen v následující tabulce.:

Tabulka č. 5 - Zajištění dopravní obslužnosti - ORP Frýdlant

Zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje – podle obcí, rok 2009

datum pro X: 13.1.2010, datum pro S: 16.1.2010, datum pro N: 17.1.2010

Kód základní územní jednotky	Název obce	Okres	Počet obyvatel	Zajištění DO autobusem i vlakem						Zajištění DO pouze autobusem			Zajištění DO pouze vlakem			DO veřejnou dopravou nezajištěna vůbec
				X		S		N		X	S	N	X	S	N	
				počet spojů za provozní den												
				vlak	bus	vlak	bus	vlak	bus							
546631	Bílý Potok	LI	682	29	20	26	6	26	6							
563935	Bulovka	LI	874							39	6	6				
545996	Černousy	LI	342	30	4									22	21	
546607	Dětřichov	LI	683							58	14	14				
563994	Dolní Řasnice	LI	519	24	37									19	17	
564028	Frýdlant	LI	7 637	73	168	57	36	54	34							
564036	Habartice	LI	509							23	6	6				
564044	Hejnice	LI	2 791	35	60	26	16	26	14							
544353	Hejmanice	LI	228							19	7	4				
564079	Horní Řasnice	LI	249	16	22									16	14	
564133	Jindřichovice p. Smrkem	LI	675	16	10									16	14	
564168	Krásný Les	LI	443	24	24									19	17	
530433	Kunratice	LI	574							42	6	7				
564206	Lázně Libverda	LI	453							31	11	8				
564265	Nové Město p. Smrkem	LI	3 918	25	35	19	10	17	7							
564311	Pertoltice	LI	282							27	6	6				
564371	Raspenava	LI	2 858	75	45	52	16	52	14							
564494	Višňová	LI	1 350	30	10									22	21	

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

18.1. Dopravní obslužnost obcí zajištěná po celý týden autobusem i vlakem

Na území Frýdlantského výběžku se nachází celkem pět obcí, které jsou po celý týden obsluhovány jak autobusem, tak i vlakem (Bílý Potok, Frýdlant, Hejnice, Nové Město pod Smrkem, Raspenava). Všechny obce jsou zobrazeny v následující tabulce č. 6:

Tabulka č. 6 - Obce ORP Frýdlant obsluhované autobusem i vlakem

Zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje – podle obcí, rok 2009

datum pro X: 13.1.2010, datum pro S: 16.1.2010, datum pro N: 17.1.2010

Kód základní územní jednotky	Název obce	Okres	Počet obyvatel	Zajištění DO autobusem i vlakem						Zajištění DO pouze autobusem			Zajištění DO pouze vlakem			DO veřejnou dopravou nezajištěna vůbec
				X		S		N		X	S	N	X	S	N	
				počet spojů za provozní den												
				vlak	bus	vlak	bus	vlak	bus							
546631	Bílý Potok	LI	682	29	20	26	6	26	6							
564028	Frýdlant	LI	7 637	73	168	57	36	54	34							
564044	Hejnice	LI	2 791	35	60	26	16	26	14							
564265	Nové Město p. Smrkem	LI	3 918	25	35	19	10	17	7							
564371	Raspenava	LI	2 858	75	45	52	16	52	14							

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Dalo by se říci, že všechny tyto obce patří k větším a i právě proto, je zde i větší počet obyvatel, kteří využívají dopravní obslužnost. Pouze v těchto obcích, je tedy ekonomicky únosná dvojí obslužnost i o víkendu.

O víkendu - na rozdíl od všedních dnů je počet vlakových i autobusových spojů značně omezen. Krácení druhu spojů se u jednotlivých obcí liší. Ve velkém počtu případů je víkendový provoz omezen hlavně na autobusových linkách, jelikož železniční doprava je pro ekonomiku více únosná než ekonomika autobusová.

18.1.1. Příklad obce Frýdlant

Město Frýdlant bylo vybráno, protože je hlavní obcí Frýdlantského výběžku a mnoho případech také spádovou oblastí pro celé území.

Na území města je celkem 12 autobusových zastávek a centrální autobusové nádraží, umístěné blízko centra města na spojnici mezi náměstím a napojením na průtah silnice I/13. Počet spojů i pokrytí území zastávkami je velmi dobré a odpovídá potřebám obyvatel zejména v dojížděcí za prací a do škol (viz tabulka č. 11). Jako slabší lze hodnotit nabídku víkendového spojení v autobusové dopravě. Dílčím problémem, který je v současné době řešen koordinátorem veřejné dopravy (KORID LK) je také malá návaznost mezi autobusovou a železniční dopravou. Připravované dlouhodobé koncepční řešení v podobě projektu systému regionální kolejové dopravy REGIOTRAM NISA bylo z finančních i jiných důvodů pozastaveno. (LAUERMAN, 2008)

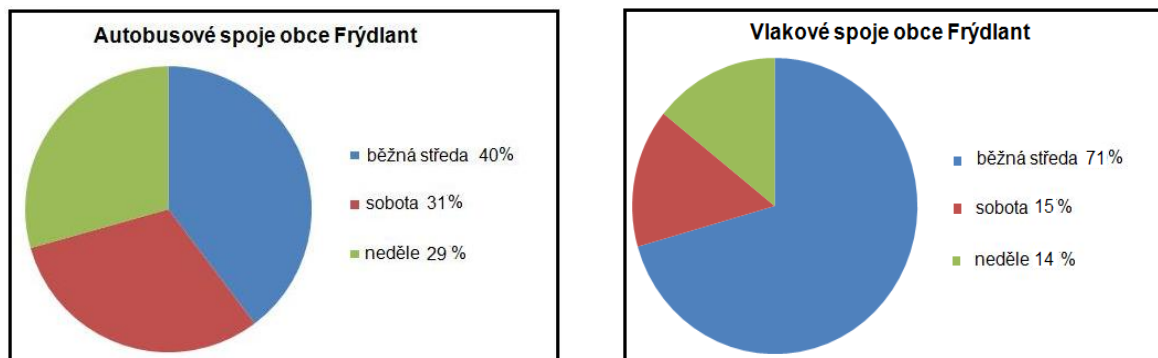
Dle tabulky č. 6 je patrné, že v obci Frýdlant je celkový počet dopravních spojů největší, ze všech obcí, které jsou v průběhu celého týdne obsluhovány autobusovou i vlakovou dopravou. Toto privilegium však pro obec platí i v rámci celého ORP.

Ve všední dny je větší podíl autobusových spojů - více jak dvojnásobný (autobusy - 168, vlaky - 73). Oproti tomu o víkendu převažují vlakové spoje. V neděli je provoz oproti sobotě také drobně omezen.

V následujících grafech je vyjádřen procentuální podíl jednotlivých autobusových a vlakových spojů v průběhu celého týdne na území obce Frýdlant:

Graf č. 2 - Počet autobusových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů

Graf č. 3 - Počet vlakových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

18.2. Dopravní obslužnost obcí zajištěná po celý týden pouze autobusem

Na území Frýdlantského výběžku se nachází sedm obcí (Bulovka, Dětřichov, Habartice, Heřmanice, Kunratice, Lázně Libverda, Pertoltice), do kterých není vedena železniční trať. Dopravní obslužnost je v těchto obcích zastoupena pouze autobusovou dopravou. Výčet všech obcí i s počty jednotlivých autobusových spojů je zobrazen v následující tabulce č. 7.

Tabulka č. 7 - Obce ORP Frýdlant obsluhované pouze autobusem

Zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje – podle obcí, rok 2009

datum pro X: 13.1.2010, datum pro S: 16.1.2010, datum pro N: 17.1.2010

Kód základní územní jednotky	Název obce	Okres	Počet obyvatel	Zajištění DO autobusem i vlakem						Zajištění DO pouze autobusem			Zajištění DO pouze vlakem			DO veřejnou dopravou nezajištěna vůbec
				X		S		N		X	S	N	X	S	N	
				počet spojů za provozní den												
				vlak	bus	vlak	bus	vlak	bus							
563935	Bulovka	LI	874							39	6	6				
546607	Dětřichov	LI	683							58	14	14				
564036	Habartice	LI	509							23	6	6				
544353	Heřmanice	LI	228							19	7	4				
530433	Kunratice	LI	574							42	6	7				
564206	Lázně Libverda	LI	453							31	11	8				
564311	Pertoltice	LI	282							27	6	6				

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Obce, kde není zavedena železniční trať, jsou odkázány pouze na autobusovou dopravu, a to po celý týden.

Ve všední dny je počet autobusových spojů naprosto dostatečný. Plně splňuje potřeby jednotlivých obyvatel a cestujících, kteří využívají autobusy. Autobusy jsou mnohdy hlavní dopravní prostředek do zaměstnání a škol, ale také pro volný čas. Důkazem tohoto tvrzení jsou počty autobusových spojů v hlavních časech, aby se mohli obyvatelé spolehlivě dostavit do zaměstnání na požadované směny (IDOS, 2011).

O víkendu je počet autobusových spojů značně omezen. Víkendové spoje pokrývají pouze nezbytné spojení většinou do Frýdlantu a okolních obcí. Spojení do Liberce je o víkendu obtížné - nutné přestupy ve Frýdlantu. (IDOS,2011)

18.2.1. Příklad obce Kunratice

Obec Kunratice jsem byla vybrána jako příklad pro porovnání jako typický příklad podobných obcí v regionu. Rozložením autobusových zastávek je patrné, jaká část obce je obsloužena.

Na území obce jsou celkem 3 autobusové zastávky. Zastávky jsou plynule rozmístěny po celé obci. Počet spojů i pokrytí území zastávkami je velmi dobré a odpovídá potřebám obyvatel zejména v dojížděce za prací a do škol. Jako slabší (ale srovnatelnou s podobnými obcemi v ORP Frýdlant) lze hodnotit nabídku víkendového spojení v autobusové dopravě.

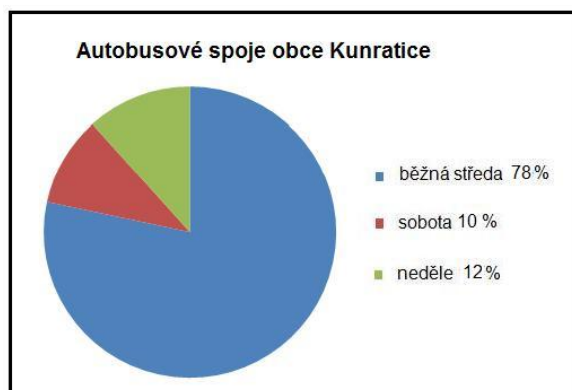
Dle předchozí tabulky je patrné, že počet autobusových spojení ve všední dny je velmi vysoký a tudíž plně dostačují pro potřeby všech cestujících. V porovnání s obcí Lázně Libverda je počet autobusových spojů velmi vysoký (viz tabulka č. 7). I přesto, že obec Lázně Libverda jsou lázeňskou obcí, je v Kunraticích větší počet autobusových spojů. Dle tabulky č. 7 mají obě obce téměř shodný počet obyvatel, dokonce Lázně Libverda mají o něco obyvatel více.

Víkendová spojení jsou ale pouze v nejnútnejším rozsahu. Obec Kunratice je jedinou obcí ORP Frýdlant (s pouze autobusovou obsluhností), která má větší počet autobusových spojení v neděli než v sobotu.

Četnost víkendových spojů je minimální a spoje pokrývají pouze základní časové intervaly, aby bylo pro obyvatele zpřístupněno cestování do města Frýdlant a okolních obcí. Každou průměrnou sobotu jsou do Frýdlantu vedeny pouze tři spoje za den a opačným směrem (Dětřichov) také pouze tři spoje. V neděli je navýšení o jeden spoj směr Frýdlant (IDOS, 2010).

V následujícím grafu je vyjádřen procentuální podíl všech autobusových linek v obci Kunratice.

Graf č. 4 - Počet autobusových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

18.3. Dopravní obslužnost obcí zajištěná ve všední dny autobusem i vlakem a o víkendu pouze vlakem

Všechny zbývající obce ORP Frýdlant - Černousy, Dolní Řasnice, Horní Řasnice, Jindřichovice pod Smrkem, Krásný Les a Višňová, mají v průběhu týdne různou dopravní obslužnost. Obce jsou v pracovní dny obsluhovány autobusovými i vlakovými spoji, ale o víkendu je obslužnost zajištěna pouze železniční dopravou. Níže zobrazená tabulka podrobně ukazuje jednotlivé množství dopravních spojů:

Tabulka č. 8 - Obce ORP Frýdlant obsluhované o víkendu pouze autobusem

Zajištění dopravní obslužnosti Libereckého kraje – podle obcí, rok 2009

datum pro X: 13.1.2010, datum pro S: 16.1.2010, datum pro N: 17.1.2010

Kód základní územní jednotky	Název obce	Okres	Počet obyvatel	Zajištění DO autobusem i vlakem						Zajištění DO pouze autobusem			Zajištění DO pouze vlakem			DO veřejnou dopravou nezajištěna vůbec
				X		S		N		X	S	N	X	S	N	
				počet spojů za provozní den												
				vlak	bus	vlak	bus	vlak	bus							
545996	Černousy	LI	342	30	4								22	21		
563994	Dolní Řasnice	LI	519	24	37								19	17		
564079	Horní Řasnice	LI	249	16	22								16	14		
564133	Jindřichovice p. Smrkem	LI	675	16	10								16	14		
564168	Krásný Les	LI	443	24	24								19	17		
564494	Višňová	LI	1 350	30	10								22	21		

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

V obcích, kde je víkendová zajištěna pouze vlakovými spoji je víkendové spojení velmi dobré a dokonce srovnatelné se všedními dny.

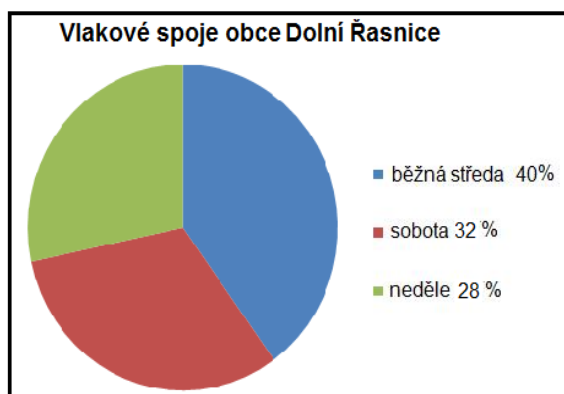
18.3.1. Příklad obce Horní Řasnice

Obec Horní Řasnice byla vybrána jako zastupující příklad obcí, které jsou o víkendu obsluhovány pouze železniční dopravou z důvodu, že se nachází uprostřed spojnice železniční trati 039 mezi Frýdlandem a Jindřichovicemi pod Smrkem.

Na území obce jsou celkem tři autobusové zastávky a jedna vlaková. Zastávky jsou plynule rozmístěny po celé obci. Počet spojů i pokrytí území zastávkami je velmi dobré a odpovídá potřebám obyvatel zejména v dojížděce za prací a do škol. Nabídka víkendového autobusového spojení je naprosto nulová. Naopak víkendová nabídka vlakového spojení je dle místních obyvatel dostačující.

Celkový podíl spojů všedních a víkendových dnů znázorňuje graf, ve kterém je vidět, že počty vlakových spojů jsou po celý týden vyrovnané.

Graf č. 5 - Počet vlakových spojů - porovnání všedních a víkendových dnů



Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Víkendové spoje skutečně téměř srovnatelné se spoji ve všední dny. Dalo by se tedy říci, že obce, kde je možnost vlakové obslužnosti mají ve víkendových termínech mnohem lepší spojení do Frýdlandu a okolí. Autobusová doprava je ve všech obcích Frýdlandského výběžku omezena ve větší míře než doprava železniční.

19. Zajištění dopravní obslužnosti v současnosti - dle jednotlivých linek, počet cestujících

19.1. Autobusové spoje

Tabulka č. 9 - Autobusové trasy Frýdlantského výběžku, počet spojů, km a přepravených osob (data únor 2009)

P.č.	LINKA	TRASA	POČET SPOJŮ	POČET KM	POČET OSOB
1	540200	Frýdlant - Dětrichov - Heřmanice	21	4572	4413
2	540210	Frýdlant - Bulovka, Dolní Oldřív - Habartice	49	11145	10173
3	540220	Frýdlant - Raspenava - Hejnice - Lázeň Libverda - Nové Město pod Smrkem	48	11669	20234
4	540230	Frýdlant - Višňová - Andělka	14	4132	1962
5	540240	Liberec - Mníšek - Frýdlant - Nové Město pod Smrkem	53	22115	22679
6	540250	Frýdlant - Hejnice - Bílý Potok	20	3700	6555
7	540255	Frýdlant - Hejnice - Bílý Potok - Smědava	14	5632	1667
8	540260	Frýdlant - Chrástava - Hrádek nad Nisou	5	1804	1028
9	540270	Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem -	24	5880	5946
10	540280	Nové Město pod Smrkem - Horní Řasnice, Srbská	8	1220	718
11	540290	Liberec - Oldřichov v Hájích - Lázeň Libverda - Nové Město pod Smrkem	3	1980	1793
SUM			259	73849	77168

Zdroj dat: ČSAD LB, 2011

V tabulce č. 9 je znázorněno všech 11 autobusových spojů, které zajišťují dopravní obslužnost v ORP Frýdlant. Všechny spoje (s výjimkou spoje 540290: Liberec - Oldřichov v Hájích - Lázeň Libverda - Nové Město pod Smrkem) zajišťují dopravní obslužnost před obec Frýdlant.

Za jeden všední den je celkový počet autobusových linek v území stálý. Největší počet autobusových spojů denně jede na trase Frýdlant - Habartice a na trase Frýdlant - Nové Město pod Smrkem. Naopak nejmenší počet autobusových spojů za jeden pracovní den jede na trase Liberec - Nové Město pod Smrkem. Všechny informace lze ověřit v tabulce č. 9.

Veškeré autobusové spoje obslouží za celý 73849 km na celém území frýdlantského výběžku a dopravu zajistí celkovému počtu 77168 cestujícím. Data jsou vedena k únoru roku 2009.

19.2. Vlakové spoje

Tabulka č. 10 - Průměrný denní počet přepravených osob ve Frýdlantu

TRAŤ	SMĚR	POČET PRODANÝCH JÍZDENEK 2009
37	Černousy	112
37	Liberec	421
39	Jindřichovice pod Smrkem	203

Zdroj dat: ANALÝZA STAVU DOPRAVY, 2010

Z tabulky č. 10 je patrné, že v obci Frýdlant lze zakoupit jízdenky do třech směrů pro dvě vlakové linky. V průměru byla v roce 2009 nejvytíženější trať 037 Frýdlant - Liberec. Tato informace vyplývá z tabulky č. 11 (vyjíždka do zaměstnání a škol), kdy si můžeme povšimnout, že ekonomicky aktivní obyvatelé obce Frýdlant nejčastěji vyjíždějí za zaměstnáním právě do krajského města Liberce.

V dopravně uzavřeném regionu Frýdlantského výběžku (dle tabulky č. 11) je využívanější trať 039 směrem Jindřichovice pod Smrkem. Katastrální území obce Jindřichovice pod Smrkem sousedí s katastrálním územím Nového Města pod Smrkem, kam je v budoucnu plánováno ukončení většiny vlakových spojů. Do Jindřichovic pod Smrkem bude pokračovat pouze zlomek spojů (KVAPILOVÁ, 2011).

Tato trať alespoň z části poskytne důležitou každodenní dopravní obslužnost zajišťující pracovní příležitosti v území, jelikož ekonomicky aktivní obyvatelé z Jindřichovic pod Smrkem z nadpoloviční většiny dojíždějí za prací, právě do Nového Města pod Smrkem viz tabulka č. 11.

20. Vyjížd'ka za prací a do škol z obcí Frýdlantského výběžku

Geografická poloha vnáší do vztahu velikosti, významu a vzdálenosti značnou variabilitu a také asymetrii. Faktorem asymetrie vztahů je atraktivita sídel, která je vázána na objem a polohu středisek. Toto je zřejmé hlavně v případě, pokud chápeme atraktivitu jako strukturu pracovních příležitostí (MARADA, 2010).

Frýdlantský výběžek je dopravně uzavřená oblast. Tento fakt dokládá tabulka č. 11, kde může pozorovat, že většina obyvatel vyjíždí za prací právě pouze po tomto území.

Tabulka č. 11 - Vyjížd'ka z obcí za prací a do škol

Kraj, okres, obec	Vyjíždka z obce za práci						Vyjíždka z obce do škol	
	vyjíždějící zaměstnanci		v % ze zaměstnaných celkem	vyjíždějící denně	hlavní směr denní vyjíždky ¹⁾		vyjíždějící žáci, studenti a uční	v % ze žáků, studentů a učňů
	celkem	z toho ženy			obec	počet		
	okres Liberec							
Bílý Potok	150	57	57,5	140	Hejnice	64	53	61,6
Bulovka	269	97	79,1	231	Frýdlant	108	105	70,0
Černousy	79	32	59,4	71	Frýdlant	23	50	94,3
Dětfichov	202	88	69,2	174	Frýdlant	72	76	69,7
Dolní Řasnice	175	58	78,8	124	Frýdlant	43	48	65,8
Frýdlant	1 475	521	40,6	1 171	Liberec	488	273	19,8
Habartice	129	44	59,4	112	Frýdlant	44	58	66,7
Hejnice	665	271	51,4	556	Raspenava	138	161	36,2
Heřmanice	67	23	73,6	64	Frýdlant	29	39	100,0
Horní Řasnice	61	24	63,5	51	Frýdlant	21	35	92,1
Jindřichovice p. Sm.	112	44	52,8	87	Nové Město pod Smrk.	33	46	56,1
Krásný Les	114	48	66,7	105	Frýdlant	50	59	86,8
Kunratice	123	50	68,7	105	Frýdlant	46	43	74,1
Lázně Libverda	132	51	62,9	114	Hejnice	41	76	96,2
Nové Město p. S.	749	201	41,2	585	Liberec	215	294	39,7
Pertoltice	75	34	82,4	69	Frýdlant	26	36	100,0
Raspenava	734	270	58,4	686	Liberec	225	227	44,7
Višňová	361	130	61,2	327	Frýdlant	118	95	41,5

Zdroj dat: ČSÚ, 2009

Z tabulky č. 11 je patrné, že v jednotlivých obcích (kromě Frýdlantu) je malá pracovní příležitost, a tak nadpoloviční většina obyvatel vyjíždí za prací do okolních obcí. Počet volných pracovních míst není v jednotlivých obcích dostatečný. Počet nezaměstnaných obyvatel je vyšší než počet volných pracovních míst (HALOUN, 2010). Spádovou obcí pro zaměstnance se většinou stává obec s rozšířenou působností Frýdlant. Ale i jiné obce.

Jediným pracovním spojením s ostatními regiony Libereckého kraje je přes obec Frýdlant. Ve Frýdlantu, je sice oproti ostatním obcím Frýdlantského výběžku více pracovních příležitostí (právě proto do Frýdlantu mnoho obyvatel dojíždí), ale i odsud obyvatelé vyjíždějí za lepšími podmínkami. Konkrétně do krajského města Liberce, jak dokládá tabulka č. 11. Liberec je důležitým zaměstnavatelem také pro obyvatele z obcí Raspenava a Višňová. Dalšími směry dojíždějí jsou obce Hejnice a Raspenava.

Základní školy nejsou v každé obci Frýdlantského výběžku. Z tohoto důvodu žáci vyjíždějí každý den za vzděláním. V ORP Frýdlant je osm základních škol (Dolní Řasnice, Frýdlant, Hejnice, Raspenava, Višňová), (STÁTNÍ SPRÁVA, 2004). Střední škola se nachází pouze ve Frýdlantu, další nejbližší jsou v Liberci.

21. Zajištění dopravní budoucnosti v budoucí perspektivě

V současné době (duben 2011) je společností KORID LK zpracovávána optimalizace Frýdlantska, která má za úkol zkorigovat autobusové a vlakové jízdní řády tak, aby nedocházelo k souběhu jednotlivých linek. (KVAPILOVÁ, 2011)

Optimalizace Frýdlantska neznamena snížení počtu spojů do celé oblasti, ale zefektivnění jednotlivých spojů, aby plně splňovala potřeby obyvatel (cena/využití/potřeby). V této době jsou dopravní spoje rozmístěny v průběhu dne, ale z velké části nedokáží obsloužit obce Frýdlantska tak, aby byli obyvatelé schopni dojíždět do zaměstnání na třísměnný provoz. To vše by se mělo optimalizací změnit. Obslužnost kvůli třísměnnému provozu bude nastavena tak, aby obyvatelé ze všech obcí Frýdlantska měli možnost dopravy do svého zaměstnání na danou požadovanou dobu. Nepočítá se ale s obslužením všech částí jednotlivých obcí. Pouze s jejími spádovými či hlavními oblastmi. Je tedy otázkou, jestli pro obyvatele okrajových částí nebude stále výhodnější vlastní doprava, jako je tomu doposud.

V konceptu (KORID LK, 2011) je také zpracováván projekt Jizerskohorské železnice, který počítá na Frýdlantsku s tratěmi: 037 Frýdlant – Černousy, 038 Raspenava – Bílý Potok pod Smrkem a trať 039 Frýdlant v Čechách – Jindřichovice pod Smrkem. Jindřichovice pod Smrkem však nebudou obsluhovány železniční dopravou v průběhu celého dne, ale pouze třemi spoji za den. Na této trati bude obslužnost u většiny spojů končit v Novém Městě pod Smrkem.

V rámci optimalizace železniční dopravy v Jindřichovicích pod Smrkem bude zajištěna dopravní obslužnost autobusovou dopravou. Vlakové spoje nebudou do Jindřichovic pod Smrkem dojíždět s takovou frekvencí, jako je tomu doposud. Většina vlakových spojů bude končit v Novém Městě pod Smrkem. Společnost KORID LK společně s Krajským úřadem Libereckého kraje plánovala úplné zrušení vlakové obslužnosti v obci Jindřichovice pod Smrkem. Na žádost obce, bude zachováno alespoň minimum denních spojů.

Přesná podoba nových jízdních řádů bude známa na konci roku 2011. Pravděpodobně v listopadu. KORID LK navrhl optimalizaci, která z podstatné části pozměnila jízdní řády a nyní se čeká na vyjádření jednotlivých obcí, jestli mají výhrady nebo souhlasí s danými návrhy. Nové jízdní řády by měly být v platnosti od prosince 2011.

Z celkového návrhu vyplývá, že by byla u jednotlivých obcí zaměřena výhradně na jeden druh dopravní obslužnosti (autobusová, železniční). Na dopravním úseku Liberec - Frýdlant silnice I/13 bude obslužnost i nadále zajištěna jak autobusovou, tak železniční dopravou. Autobusová doprava bude hlavně zajišťovat dopravní obslužnost pro okolní malé obce. A předpokládá se, že obyvatelé Frýdlantu a Liberce budou raději volit rychlejší železniční dopravu.

Optimalizace se týká zejména obcí, které byly v současné době vzniklé na autobusovou i železniční dopravu. V mnoha případech však nedochází k žádné „domluvě“ mezi autobusovými a vlakovými spoji, a tak je běžné, že autobus odjíždí pět minut po vlaku i přesto, že dlouhou dobu předtím ani potom není naplánovaný žádný další spoj. A právě tomuto se chce optimalizace vyhnout.

V oblasti Frýdlantského výběžku se nacházejí pouze dvě místa, která nebudou do optimalizace zařazena. Dolní Řasnice, kde není možné omezení autobusové nebo železniční dopravy. Obec leží na železniční trati Frýdlant - Jindřichovice pod Smrkem a zároveň na autobusové trati Frýdlant - Horní Řasnice (Srbská). Aby byly všechny obce dostatečně obslouženy, budou zanechány autobusové i železniční spoje.

Druhou obcí, která zřejmě nebude zapojena do úplné optimalizace, je obec Višňová. V tomto případě by autobus do obce zajížděl jednou až dvakrát denně. K dnešnímu dni je tato optimalizace prozatím pouze v jednání.

Celkový počet dopravní spojů na Frýdlantsku tedy zůstane stejný, nastane však změna zejména časového rozvržení. Rozvržení bude rozprostřeno do většiny dne, aby bylo využitelné pro všechny obyvatele. (KVAPILOVÁ, 2011)

22. Závěr

V oblasti Frýdlantského výběžku je dána dopravní poloha celkovým umístěním regionu, který je z velké části brán pouze jako tranzitní oblast. Na území, jak jsme ukázali (viz kapitola 8), nejsou důležité dopravní uzly. Spádovou oblastí Frýdlantského výběžku se z tohoto důvodu stává krajské město Liberec, které je zároveň jediným přímým spojením s dalšími oblastmi. Takovéto postavení zaujímá Frýdlantský výběžek již od původního vybudování dopravní infrastruktury.

I přes hustou silniční síť není kvalita dopravních komunikací na Frýdlantsku v dobrém stavu. Většina dopravních cest jsou silnice III. třídy, které v poměru k Libereckému kraji nebo celé České republice nesplňují kvalitní podmínky.

V oblasti jsou plány na opravy dopravní infrastruktury, které počítají i se změnou zařazení silnice z III. třídy na II. třídy. Avšak musejí být pozastaveny a odloženy z důvodu povodní, které vypukly v roce 2010. Povodně poničily velké množství silnic, chodníků a celou dopravní infrastrukturu, kterou je potřeba opravit, aby nebyla přerušena standardní dopravní obslužnost. A zajištěna alespoň základní kvalita odpovídající území.

Co se týká dopravní obslužnosti Frýdlantského výběžku, je naplánována optimalizace Frýdlantska, která bude oblasti jenom prospěšná. Společnost KORID LK projednává optimalizaci se zastupiteli obcí tak, aby vyhovovala co největšímu počtu obyvatelstva. Optimalizace zkvalitní rozložení dopravních spojů v průběhu celého dne, aby vyhověla třísměnného provozu. Nové jízdní řády by měli být v provozu na konci roku 2011.

Dle kapitoly 17 je využitelnost dopravních spojů rok od roku menší. Autobusové i vlakové linky jsou mnohdy navyšovány, ale není to zcela efektivní a ekonomické. Vyplývá ze skutečnosti, že v současné době není zřejmě rozložení spojů vhodné. K větší využitelnosti by měla přispět optimalizace dopravy.

Pokud nastanou nové změny, které jsou plánovány, je možné, že se Frýdlantský výběžek stane z hlediska dopravy územím, které má lepší dopravní obslužnost než tomu bylo doposud. Změna zajistí lepší dopravní spojení do zaměstnání, za kterým dojíždí většina obyvatel.

Je ale samozřejmě otázkou, jestli dlouhodobé nesprávné plánování dopravní obslužnosti neovlivnilo obyvatele natolik, že individuální doprava se pro ně stala zajímavější a spolehlivější, než nové dopravní spoje budou stále nevyužité i v případě, že budou časově vyhovující. Tato skutečnost je odrazem moderní doby, nenastává tedy pouze ve Frýdlantském výběžku.

23. Zdroje dat

23. 1. Tištěné zdroje

- ❖ **ANDĚL, R.; KARPAŠ, R. (2002):** *Frýdlantsko: Minulost a současnost kraje na úpatí Jizerských hor*. Liberec: Nakladatelství 555, 2002. ISBN 80-86424-18-9.
- ❖ **BRINKE, J. (1999):** Úvod do geografie dopravy, 1. vydání, Praha Karolinum, 107 s.
- ❖ **BUCHAROVÁ (2011):** *Obnova krajských mostů a silnic po povodních*, Frýdlantský zpravodaj - únor 2011, strana 3
- ❖ **DEMEK, J. a kol. (1980):** Úvod do studia geografie a dějiny geografie. Praha : SPN, 1980. 158 s.
- ❖ **DOPRAVA V LIBERECKÉM KRAJI (2010):** Liberec, Odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje, 78 s.
- ❖ **MARADA, M. a kol. (2010):** Doprava a geografická organizace společnosti v Česku. Česká geografická společnost, Praha, 165 s.
- ❖ **NOVÁK J. (2011):** *Územní diferenciace intenzity automobilové dopravy: současný stav a vývojové tendence*, Geografické rozhledy, březen 2011, strana 8-9
- ❖ **RODRIGUE et al (2009):** The geography of transport systems [online], [cit. 2011-03-19]. New York: Routledge, 352 s.

23. 2. Internetové zdroje

- ❖ **ANALÝZA STAVU DOPRAVY LIBERECKÉHO KRAJE (2010):** [online], [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.krajlbc.cz/public/doprava/analyzaLK11/>>.
- ❖ **ČEBRA, O. (2004):** Plzeň, portál Západočeské univerzity, Fakulta aplikovaných věd, katedra matematiky, oddělení geoinformatiky, [online]. [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch15.html>>.
- ❖ **ČSÚ (2010):** Český statistický úřad [online], [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <http://www2.czso.cz/xl/redakce.nsf/i/charakteristika_spravniho_obvodu_fr?OpenDocument&Click=>>.

- ❖ **DOPRAVA LIBERECKÉHO KRAJE (2010):** Mapový server dopravy Libereckého kraje [online], [cit. 2011-04-26]. Dostupné z WWW: <http://hsmapi.kraj-lbc.cz/mapserv/php/mapserv3.php?project=autobusova_doprava&layers=popiskyobci%20zabaged%20zabaged_silnice%20zastavky%20trasy>.
- ❖ **IDOL (2011):** Integrovaný dopravní systém Libereckého kraje [online], [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.iidol.cz/stranky/45:vyhody-idol.html>>.
- ❖ **IDOS (2011):** Integrovaný dopravní systém - Internetový jízdní řád [online], [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://jizdnirady.idnes.cz/autobusy/spojeni/>>.
- ❖ **KORID LK (2011):** Koordinátor veřejné dopravy Libereckého kraje [online], [cit. 2011-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.korid.cz/>>.
- ❖ **KÚLK (2007):** [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <http://www.kraj-lbc.cz/public/doprava/habartice_zawidow_%28c_23%29_f20343441c.pdf>.
- ❖ **KÚLK (2010):** Usnesení Krajského úřadu Libereckého kraje [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.kraj-lbc.cz>>.
- ❖ **KÚLK (2011):** Povodňový portál Krajského úřadu Libereckého kraje [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.kraj-lbc.cz/id:84305>>.
- ❖ **MDČR (2007):** Ministerstvo dopravy České republiky [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Rozvoj_zeleznicni_infrastruktury/Rozvoj+%C5%BEElezni%C4%8Dn%C3%AD+infrastruktury.htm>.
- ❖ **ŘSD (2005):** Sčítání dopravy na silniční a dálniční síti ČR, Ředitelství silnic a dálnic České republiky. [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.scitani2005.rsd.cz/start.htm>>.
- ❖ **STÁTNÍ SPRÁVA, 2004:** Státní správa České republiky [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.statnisprava.cz/rstsp/ciselniky.nsf/i/564133>>.
- ❖ **ŠKAPA, P. (2007):** Železniční doprava - učební text [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <http://www.elearn.vsb.cz/archivcd/FS/Zdopr/01_ZD.pdf>.
- ❖ **TORČÍK V. (2007):** Náhled bakalářské práce - Václav Torčík [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://soc.nidm.cz/archiv/getWork/hash/40T09VT100589A>>.

- ❖ **VÁŠKO T., PODZIMKOVÁ, J. (2010):** Územně analytické podklady Libereckého kraje pro rozbor udržitelného rozvoje území [online], [cit. 2011-03-25]. Dostupné z WWW: < <http://www.kraj-lbc.cz/public/oupsr/PRURU.pdf> >.

23. 3. Rozhovory

- ❖ **KVAPILOVÁ Z. (2011):** Rozhovory poskytnuté společností KORID LK, Liberec 2011
- ❖ **HALOUN R. (2011):** Rozhovory poskytnuté starostou obce Horní Řasnice, Liberec 2011